قواعد وآداب حركة السير والمرور
بين
النظرية والتطبيق

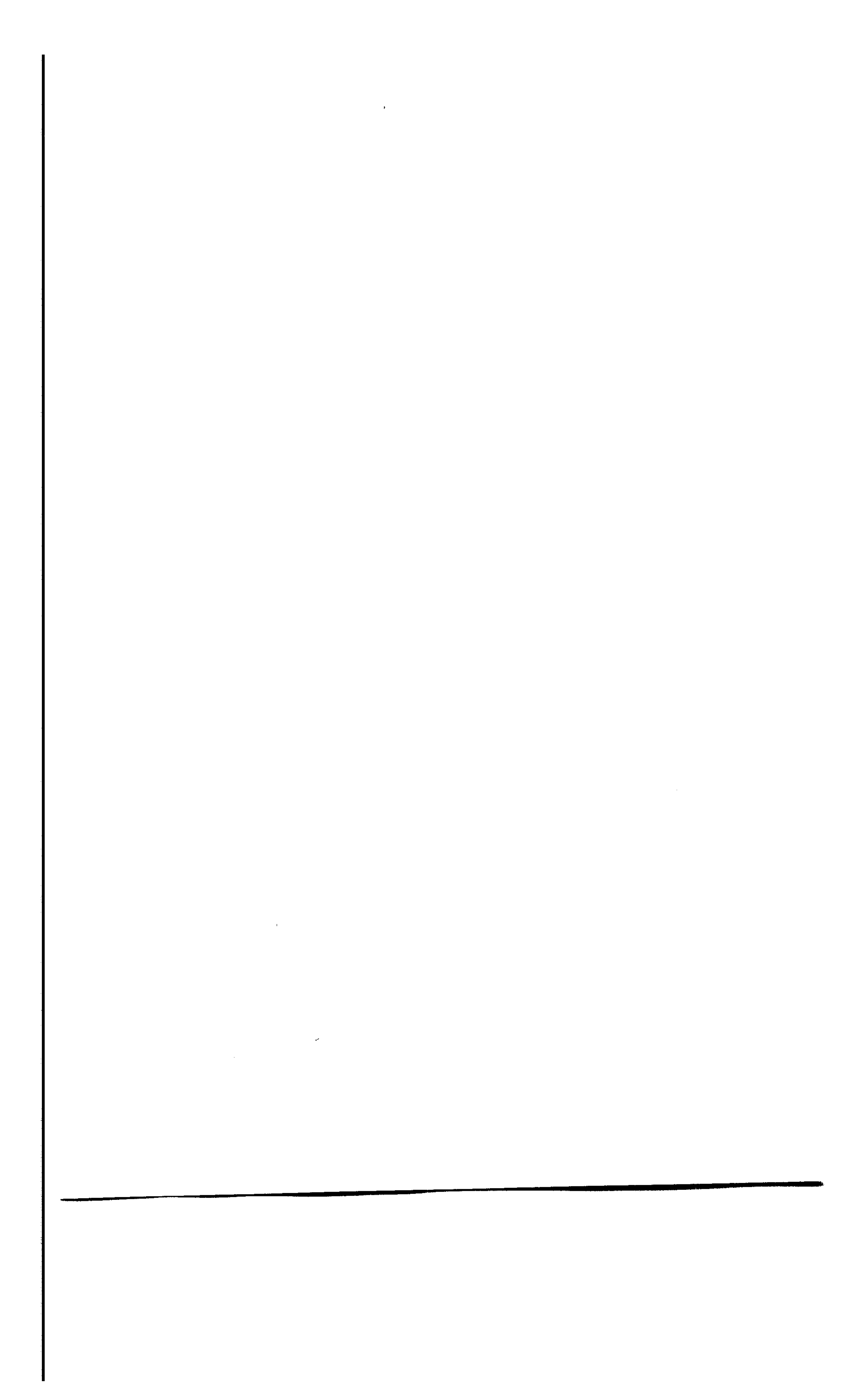
دكتور محمد حافظ عبده الرهوان

الطبعة الأولى
١٤١٣ هـ - ١٩٩٢ م

بسم الله الرحمن الرحيم

عن أبي سعيد الخدري رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وسلم قال «إياكم والجلوس على الطرقات» فقالوا: ما لنا بدّ، إنما هي مجالسنا نتحدث فيها، فقال: «فإذا أبيتم إلا المجالس فأعطوا الطريق حقها»، فقالوا: وما حق الطريق؟ قال: غض البصر، وكف الأذى، ورد السلام وأمر بالمعروف، ونهي عن المنكر .

صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم
(عن أحمد والبخاري ومسلم وأبو داود)



إهداء

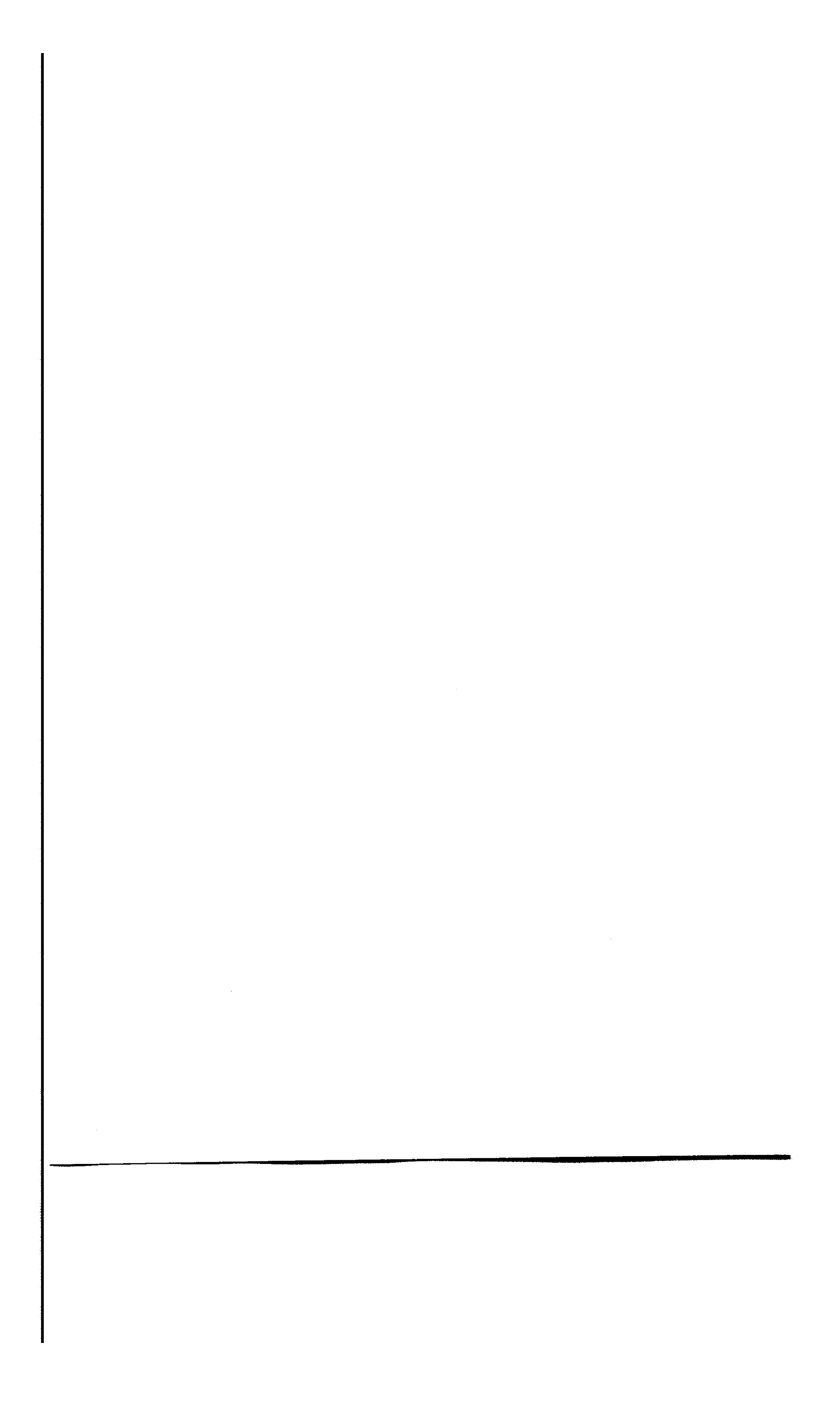
إلى

سَعادة العميد/ ضاحي خلفان تميم

قائد عام شُرطة دُبيّ

الّذي أمدني بفيض علمه وأرشدني بغزير توجيهاته ونصائحه القيّمة وخبرته الواسعة في مجال المرور والدّراسات المروريّة ممّا كان له الفضل الكبير في ظهور هذا الكتاب.

د. حافظ الرّهوان



شكر وتقدير

مدين بالشكر والعرفان وخالص التقدير والتبجيل لكل من :

العقيد/ إسماعيل عبدالله القرقاوي	القائد المساعد للكلية والتدريب
المقدم/ محمّد مبارك عيسى	بالقيادة العامة لشرطة دبي
المقدم/ خليفة علي المصوري	نائب القائد المساعد لإدارة المرور
الرّائد/ عيسى امان عبيد	نائب ضابط مركز شرطة بر دُبيّ
النقيب/ عبدالله سليمان مسعود	الضابط بكليّة شرطة دُبيّ
الملازم أوّل/ محمّد سيف الزفين	رئيس قسم الهندسة وسلامة الطرق بإدارة مرور دُبيّ

لما قدّموه من دعم متواصل وعون ومساعدة مخلصة سواء في مجال الأفكار أو المراجع أو البيانات أو المعلومات القيّمة التي مكّنتني من كتابة هذا المؤلف .

دكتور حافظ الزّهوان



مقـــــــدمة

الحمد لله نحمده ونستعينه ونستغفره، ونعوذ بـاللـه من شرور أنفسنـا وسيئات أعمالنا، من يهد الله فلا مضل له، ومن يضلل فلا هادي له، وأشهد أن لا إله إلا الله، وحده لا شريك له، وأشهد أن سيدنا محمدا عبده ورسوله.

﴿يا أيها الذين آمنوا إتقوا الله وقولوا قولا سديـداً، يصلـح لكم أعمالكم، ويغفر لكم ذنوبكم،ومن يطع الله ورسوله فقد فاز فوزاً عظيمًا﴾(١).

أمـــا بعد

فموضوع هذا الكتاب «قواعد وآداب حركـة السير والمـرور بين النظـريـة والتطبيق». ومما لاشك فيه أن مشاكل السير والمرور في إزدياد وتعقـد مستمـر نتيجة الزيادة المستمرة في عدد السكان وعدد المركبات ووسائل النقل المستعملة، وتعقد الحياة، ولهفة الأفراد على الكسب والثراء، وانعكاس ذلك على تصرفـاتهم، فاصبح رتم الحياة التسارع والتصارع والتسابق، وهو مـا نشـاهـده اليـوم في قيادة سريعة ومتهورة للسيارات والمركبـات، فـزادت أعـداد الحـوادث وارتفعت معدلات خطورتها، وأدى كل ذلك إلى زيادة مسئوليات أجهزة الأمن والعاملين في حقل السـير والمرور لاتخاذ كل ما يلزم لضبط الطريق وضبط السرعـات، للحـد من حوادث السير وأخطارها واعادة الأمن والسلامة للطريق ومستعمليه.

وحرصاً من شرطة دبي على إعداد رجل أمن واع بمشاكل السير والمـرور

(١) سورة الأحزاب، آية رقم ٧٠، ٧١.

وقادر على فهمها والتصدي لها والمساهمة في حلها بأسلوب علمي حديث، فإن كلية الشرطة بها تقوم بتدريس مادة «**قانون السير وتحقيق حوادث السير**» ضمن المقررات الشرطية التي يتلقاها طلبتها ودارسوها من المرشحين والملحقين بالدورات التدريبية المتخصصة من الضباط وضباط الصف والأفراد.

وتحقيقا لهذا الهدف فقد تم إعداد هذا المؤلف، وروعى في إعداده ان يتضمن الجانبين النظري والتطبيقي لقواعد وآداب حركة السير والمرور، وحتى يفي بهذا الغرض فقد تم تقسيمه إلى ثلاثة أقسام هي :

القسم الأول : وتم تخصيصه لإعطاء القارىء فكرة عن المرور والدراسات المرورية، فاشتمل على تاريخ اختراع السيارة، ونشأة قوانين المرور، والعلوم المساعدة للدراسات المرورية وأهمها هندسة السيارات والطرق والمرور، والإحصاء المروري والتنبؤ المروري، واستخدام بحوث العمليات في المجال المروري والتخطيط المروري.

أما **القسم الثاني** : فإنه يمثل العصب الرئيسي والجوهري للدراسة، فقد خصص لدراسة حوادث السير من حيث التعريف بحادث السير ومراحل وقوعه وأسبابه العامة ونتائجه وكان ذلك موضوع **الباب الأول** من هذا القسم.

أما **الباب الثاني** : فقد تناولنا فيه عرض الأسباب الواقعية لحوادث السير، وهي الأسباب التي ترد سنويا في احصائيات حوادث السير الصادرة عن قسم الهندسة وسلامة الطريق التابع لإدارة مرور دبي، ومجموعها تسعة وعشرون سببا تمت دراستها تطبيقيا ونظريا في ستة عشر فصلاً.

وقامت فلسفة الدراسة على أساس بيان أهمية ووزن كل سبب ودوره في وقوع حوادث السير، وذلك استنادا الى البيانات المستقاة من واقع الاحصائيات، ونوع وشكل المخالفات التي تقع نتيجة لكل سبب، ودور رجل المرور في رقابة الطريق لضبط هذه المخالفات قبل وقوع الحادث وذلك في اطار النصوص التشريعية التي وردت في قانون حركة السير على الطرق في امارة دبي الصادر

سنة ١٩٦٧ ومشروع لائحته التنفيذية المعد سنة ١٩٨٩. وبهذه الطريقة امكننا الربط بين الجانب النظري والجانب العملي في مجال دراسة قواعد وآداب حركة السير والمرور.

أما **الباب الثالث** من هذا القسم فقد عالجنا فيه تفصيلا أنواع حوادث السير التي تقع نتيجة الأسباب المختلفة التي تمت دراستها في الباب الثاني، وهذه الحوادث خمسة أنواع هي التصادم والتدهور والانزلاق والدهس وحرائق السيارات، وقد قمنا بتعريف كل نوع منها وشرحنا تطوره وسماته وطبيعته وكيفية ووقوعه وأسبابه ووسائل الحد منه وتلافيه وذلك في ضوء الواقع العملي وفي ضوء أحكام النصوص التشريعية المطبقة.

وأخيراً تم تخصيص **الباب الرابع** للمرحلة الأخيرة التي تبدأ بعد وقوع الحادث، وهي مرحلة التحقيق، فأوضحنا المقصود بتحقيق حوادث السير والصفات الواجب توافرها في المحقق، وأعوان المحقق، وخطة تحقيق الحادث، ومراحل التحقيق من حيث البلاغ والانتقال والمعاينة وجمع الأدلة وغيرها من المراحل التي تنتهي بتحضير ملف القضية للمحكمة، وخصصنا الفصل العاشر من هذا الباب لبيان دور الشرطة في منع حوادث السير ووقاية المجتمع منها بالأساليب المختلفة، كالتوعية المرورية والضبط المروري والتعليم والتثقيف المروري.

أما **القسم الثالث** : فقد تم تخصيصه لبيان الإجراءات والخدمات الإدارية المرورية من حيث بيان الجهات العاملة في مجال تقديم الخدمات الإدارية المرورية وبصفة خاصة إدارة المرور وأعطينا فكرة موجزة عن أقسامها واختصاصاتها كما عرضنا لإختصاصات لجنة السير، ولأهم التعريفات والإصطلاحات الفنية التي وردت في القانون ومشروع اللائحة، وكان ذلك موضوع **الباب الأول**، أما **الباب الثاني**، فقد عالجنا فيه اجراءات تسجيل المركبات وترخيصها، وأوردنا في **الباب الثالث** اجراءات منح تراخيص السائقين والأنواع المختلفة لرخص القيادة، وفي **الباب الرابع** قمنا ببيان وعرض سريع

للجرائم والعقوبات في قانون حركة السير على الطرق بـامـارة دبي، وخصصنـا الجزء الأخـير من هذا الباب لعـرض نظام النقاط السـوداء الـذي استحـدثتـه شرطة دبي وقامت بتطبيقه بهـدف الحـد من الأعـداد المتـزايـدة من مخالفـات وحوادث السير.

وفي نهاية المؤلف قمنا باضافـة **ملحق** تضمن صوراً من نماذج الطلبـات والإستمارات المستخدمة في إدارة مرور دبي حتى يكون الطـالب على درايـة بهـا وعلى علم بطريقة استخدامها، كذلك أرفقنا صورة من جدول رسـوم إستخـراج رخص المركبـات ورخص القيـادة بـأنـواعهـا المختلفـة في امـارة دبي، وبعض المعلومات الهامة الأخرى الوثيقة الصلة بقواعد السير والمرور.

لقد حاولنا من خلال هذا العمل إعطاء الطالب أو الدارس فكرة عامـة عن قواعد وآداب حركة السير والمرور نظريا وتطبيقيا، وندعو من الله أن يكون هذا المؤلف بمثابة مساهمة متواضعة في دعم المكتبة الشرطية العربية بهذا النوع من الدراسات التي ظهر لنا من خلال البحث وجود نقص شديـد فيهـا، نـأمـل أن يتعـاون ويبـادر المتخصصـون في مجالات العمـل الشرطي التصـدي لبحثهـا وتطويرها بما يتفق مع ما وصل اليه العلم الحـديث من تقـدم وازدهـار، وذلك حتى تعم الفائدة ويستقيم البنيان.

إن الكمال لله وحده، فمعذرة أيها القارىء الكريم عن أي خطأ أو قصـور قد يظهر لك فيما قمت بإعداده وعرضه من معلومات.

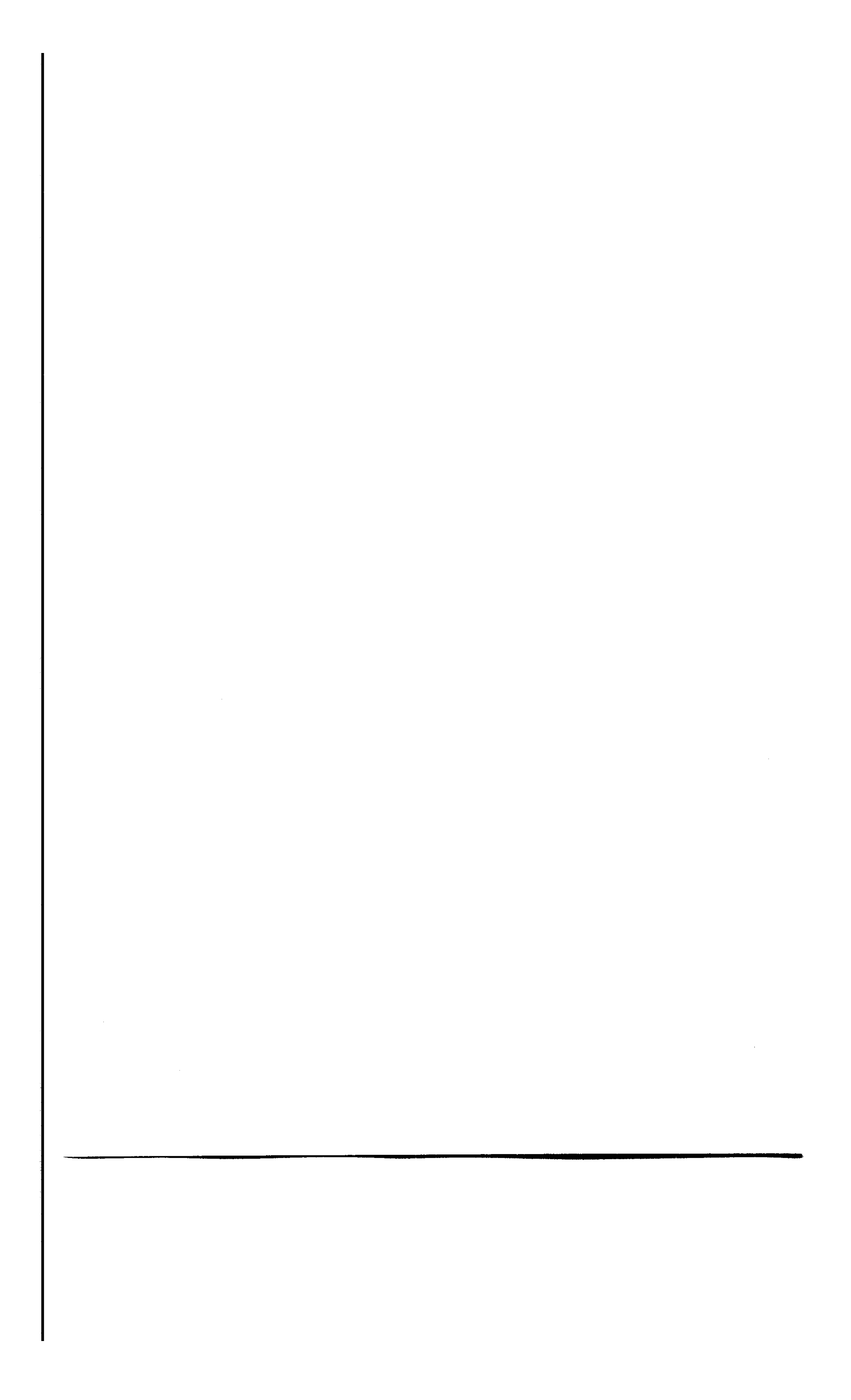
والله الموفق

د. محمد حافظ الرهوان

دبي في ١٩٩٢/٧/٥

القسم الأول

مقدمة للمرور والدراسات المرورية



القسم الأول

مقدمة للمرور والدراسات المرورية

أولاً : اختراع السيارة :

لم تظهر السيارات فجأة، وإنما ظهرت بعد تطور تدريجي للعربة التي كانت تجرها الخيول، ثم ظهرت بعدها العربة البخارية ثم التروسيكل الذي انتشر استعماله في القرن التاسع عشر، ثم بدأت فكرة السيارة تقترب من شكلها الحديث عندما تمكن المخترع البلجيكي «جين أتين لينور» من صناعة أول محرك غاز عام ١٨٦٠م الذي كان يعمل بفكرة الاحتراق الداخلي. ولقد استمرت التجارب والاختراعات في تطوير هذا المحرك، وجرى تنافس شديد بين المخترعين، وتمكن مهندس ألماني يدعى «أوتو» من إنتاج محرك جديد عام ١٨٧٦ يعمل بفكرة الأشواط أو الصدمات الأربعة(١).

واستمر التطور في تصنيع المحرك إلى أن تمكن ثلاثة من الألمان هم «جوتيب ديملر» و«كارل بنز» و«فيلايم مايباخ» عام ١٨٩٠ من إنتاج محرك تصل قوته أربعة أضعاف قوة المحرك الذي أنتجته «أوتو» عام ١٨٧٦، ونجحت فكرة تركيب المحرك في مؤخرة السيارة، ومع حلول عام ١٨٨٥ تم تصنيع السيارة وعرضها للبيع في الأسواق(٢).

وتم تأسيس أول مصنع لتصنيع السيارات في فرنسا عام ١٨٩٠

---

(١) راجع في ذلك الموسوعة العلمية للسيارات، تأليف م. أ. جاكوبسون وموريس بلات، ترجمة محمود سيد أحمد وإيهاب خضر، مؤسسة نشر مطبوعات القيادة المحدودة، بدون مكان أو سنة نشر، ص ٢.

(٢) المرجع السابق، ص ٢.

بواسطة المهندسان الفرنسيان «رينيه بانهارد» و«اميل ليفاسور»، وكانت إسهامات ليفاسور إسهامات رئيسية في مجال صناعة السيارات، فيرجع إليه الفضل في إنتاج سيارة كاملة، وكانت المحاولات السابقة تفصل بين إنتاج المحرك وإنتاج باقي السيارة، كما أنه أول من ابتكر «عصا التعشيق» متعددة النسب ومتعددة تغيير السرعة، وما زالت تستخدم حتى الآن.

وفي عام ١٩٠٢ تمكن المهندس البريطاني «نابير» من إنتاج المحرك ذات السلندرات الست، ومع ازدياد استخدام السيارات زاد التطوير في جميع أجزاء السيارة الأخرى كالشاسيه والفرامل والإطارات ومنع الإرتجاج والفوانيس ولمبات الإضاءة، وذلك بهدف تأمين وسهولة استخدام السيارة.

وكان الشكل المميز للسيارة القديمة هو الشكل القصير المرتفع ذات الإطارات الكبيرة، لكن مع بدايات القرن العشرين بدأ يظهر الشكل الطويل الأكثر إنخفاضاً مع نقصان حجم العجل واستخدام الإطارات المنفوخة بالهواء(١).

وتوضع الرسومات في الصفحة التالية التطور الذي حدث في شكل السيارة(٢).

ثانياً : نشأة قوانين المرور :

مع اختراع السيارة ظهر العديد من المشاكل أهمها الحوادث المرورية المرتبطة باستخدام السيارة والسير بها في الطرقات العامة، وأيضاً مشاكل التلوث البيئي الناتجة عن عادم السيارات، لما يحتوي من أول أوكسيد الكربون الذي لا توجد له رائحة مميزة، ولكن عند تركيزه بشكل كاف يصبح مميتاً، بالإضافة إلى ثاني أوكسيد الكربون الذي قد يسبب الاختناق(٣).

---

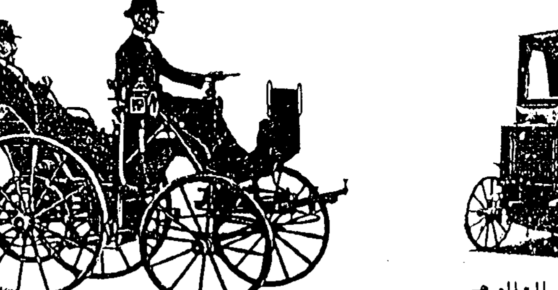
(١) المرجع السابق، ص ٤.

(٢) مأخوذة من المرجع السابق، ص ٥.

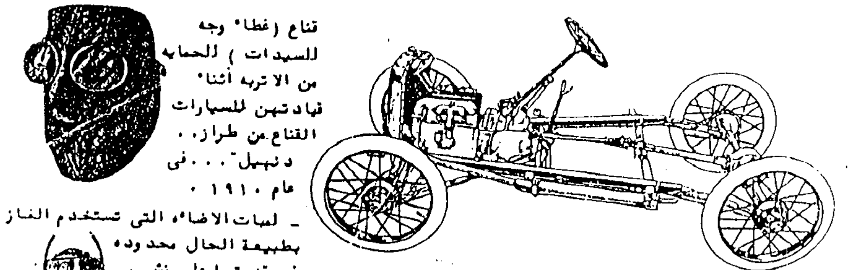
(٣) في غرب أوروبا وبريطانيا، فإن أول أوكسيد الكربون المسبب للتلوث والمنبعث من السيارات معروف أكثر من الضباب الدخاني. ومن مشاكل السيارات أيضاً خروج =



اول سياره صالون فى العالم هى
سيارة (بانهارد ليفاسور) عام ١٨٩٥



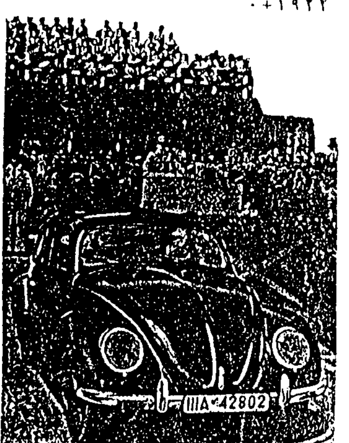
"جوتليب ديملر" فى اول سياره ذات اربعة عجلات،
"ديملر" على اليسار فى الصوره .



البساطه أو فن البساطه هذا ماتعكسه هذه السياره
"الاوستن" ذات الشاسيهات السبع . لقد تكلفت هذه
السياره (١٥٣ جنيها استرلينيا) عند انتاجها فى عام
١٩٢٢ .

قناع (غطاء وجه
السيدات) للحمايه
من الاتربه أثناء
قيادتهن للسيارات
القناع من طراز .
دنهيل" . . . فى
عام ١٩١٠ .

- لمبات الاضاءه التى تستخدم الغاز
بطبيعة الحال محدوده
فى قدرتها على نشر
الضوء ، ووظيفتها
الوحيده انهاكانت
دليل على وجود
السياره ليلا . بعد
ذلك تم تطوير هذه
اللمبات لتصبح فوانيس
الاضاءه المستخدمه فى السيارات حاليا .



- السياره الالمانيه (ك دى اف) التى قام بتدشينها هتلر
فى عام ١٩٣٨ وسط احتفالات صاخبه ، هى نفسها السياره
المعروفه باسم " فولكس واجن" .

- انتج "فورد"
١٥ مليون سياره
موديل "تى اس" من عام
١٩٠٨ حتى عام ١٩٢٧ .

شكل رقم (١) التطور في شكل السيارة

وكان لابـد من وضـع حلول قانونيـة وتنظيمية لوقايـة المجتمع من هذه المشاكل، ومن هنا ظهرت الحاجـة إلى وجود القوانين واللوائح والتعليمات التي تكفل حماية الأفراد والمجتمع من حوادث ومشاكل استخدام السيارات، فظهرت قوانين ولوائح المرور التي تهدف في آخـر المطاف إلى حماية الأرواح والممتلكات من هذه الآلة الحديدية الصماء التي يقودها الإنسان في الشوارع والطرقات أمام وبين غيره من البشر، فهذه القوانين تكفل للمجتمع أن تكـون هذه الآلة صـالحة وقـادرة على السير، وأن يكون الإنســان الذي يقـودهـا على درجة من الكفـاءة والفهم بقواعد القيـادة وقواعد السير، وأن تكون الطرقات منـاسبة للاستخدام من السيارات ومن المشاة وغيرهم من المستخـدمين لها، تلك هي قوانين ولوائح المرور التي كـان لاختراع السيارات سببـاً في وجـودها مـن أجل الوصــول إلى الهدف الذي أشرنا إليه.

ويذكر في هذا المقام أن أول حادث سير وقع في العالم حدث عام ١٧٦٩م، حيث تدهورت العـربة البخارية التي صنعها الفرنسي (نيكـولاس كند) عند أحد المنحنيات، وكانت تسير بسرعة ثلاثة أميال في الساعة تقريباً.

كما يذكر أن مـن أقدم قوانين السير التي ظهرت في العالم لتنظيـم حركة المرور، ذلك القانون الذي صدر في بريطانيا عام ١٨٦٥ باسم «قانون المركبات» الـذي وضـع حداً أقصـى لسرعـة جميع المحركـات بأربعة أميـال في السـاعـة في

= جزء من البترول في شكل وقود غير محترق، وخروج عـادم الجزء المحترق بالإضافة إلى كميـات ضئيلة من أوكسيـد النتروجين الـذي يتكـون داخل المحرك في درجـات الحرارة المرتفعـة جداً، وفي حـالـة ضـوء الشمس القوي وقلـة تحرك الهواء الطبيعي فإن هـذه الهيدروكربونـات تتجمع مع الأوكسيد مكونة سحابة كيمائيـة ضارة بصحة ومستقبل الإنسان (راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٨٣).

ولمنع خـروج بترول لم يحترق حدث تطـور في استخـدام مـوزع البترول «الكاربـريتر»، فاستخدم نظام حقن البترول بدلاً منه، فيسمح النظام الجديد بحقن الوقود حسب كمية الهواء المسحوبة إلى السلندرات، أي المحـافظة على النسبة الصحيحة من الهواء والبترول المطلوبة للاحتراق الكامل والصحيح والتي تصـل تقريباً إلى ١٥ جزء من الهواء مع جزء واحد من البترول حسب الوزن. (المرجع السابق، ص ٩٠).

الطرق المفتوحة، أما في الطرق الداخلية في المدن والقرى فالحد الأقصى للسرعة كان ٢ ميل/ ساعة.

كما ألزم هذا القانون السيارات بأن تخصص شخصاً يحمل علماً أحمر ويمشي به أمام العربة في النهار وفانوساً يعطي ضوءاً أحمر أثناء الليل لتحذير المشاة من قدوم العربات، وفي عام ١٨٦٨ لم يعد من الضرورة رفع العلم أو الفانوس أمام السيارات في الطرق، إلا أن حامل العلم أو الفانوس ظل ضرورياً حسب نص القانون حتى عام ١٨٩٦(١).

ومن بين الإلتزامات التي تضمنها «قانون المركبات» الصادر في بريطانيا عام ١٨٦٥، فرض ضريبة سميت بضريبة الطرق على العربات البخارية، وكانت دائماً آخذة في الارتفاع للحد من إستخدام هذه العربات بهدف الوقاية من وقوع الحوادث.

ومنذ ذلك التاريخ توالت قوانين ولوائح المرور التي أصدرتها مختلف دول العالم، لتنظيم حركة السير بها، والتي تطورت بتطور المجتمع، فالملاحظ أنه كلما تطورت المجتمعات وزاد عدد السكان بها، وزادت حركة السيارات وغيرها من المركبات وتطورت، كلما تطلب ذلك تطوير للقواعد المرورية بهدف تيسير حركة السير، وللحد من الضغط والازدحام الذي يسببه العدد الهائل والمتزايد سنوياً من المركبات المستخدمة والأعداد المتزايدة من حوادث المرور المتوقع حدوثها نتيجة لذلك(٢).

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٣.

(٢) وفقاً للإحصائيات التي نشرتها المنظمات العالمية والعربية ينتظر أن يصل عدد السيارات الخاصة عام ٢٠٠٠ في العالم إلى ما يقرب من ٥٢٤ مليون سيارة بالإضافة إلى الأعداد الأخرى من المركبات كسيارات النقل والحافلات والأجرة والتي تمثل أكثر من ثلث عدد السيارات الخاصة، وكلها تساهم في زيادة عدد حوادث المرور من عام إلى آخر، وفي إحصائيات حوادث السير في العالم بلغ عدد الضحايا في أمريكا مثلاً في خلال ٥٠ عاماً من ١٩٢٨ ــ ١٩٧٨ ما يزيد عن ٢ مليون قتيل، وبلغت الخسائر المادية من جراء حوادث السيارات ٣٤,٣ مليون دولار في عام واحد فقط هو عام ١٩٧٨.

راجع في ذلك دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، ١٤٠١هـ ـ ١٩٨١م، ص ١٠، ١١، ٢٢٠.

ويقصد بقانون المرور مجموعة القواعد القانونية التي تصدرها السلطة المختصة بالتشريع في الدولة لتنظيم ومراقبة استخدام الطرق من قبل المشاة والسيارات وذلك بهدف تسهيل وتيسير هذا الاستخدام والمحافظة على الأرواح والممتلكات، ومثاله قانون حركة السير في إمارة دبي لعام ١٩٦٧.

أما اللوائح والتعليمات المرورية فتصدر غالباً من السلطة التنفيذية لشرح وبيان الأحكام المجملة أو الغامضة التي وردت في القانون، ومثالها مشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير في إمارة دبي، والأوامر والتعليمات التي تصدرها إدارة مرور دبي بهدف تسهيل وتنفيذ القواعد والأحكام التي وردت بالقانون واللائحة التنفيذية.

ونظراً لأهمية المرور، ولكونه يدخل في حياة جميع أفراد المجتمع بلا استثناء، فما من أحد إلا ويستخدم الطريق سواء أكان عابر مشاة أو قائد سيارة أو راكباً في سيارة، وأن هذا الاستخدام يتكرر عدة مرات يومياً، الأمر الذي يجعل مشكلة المرور مشكلة عامة وخاصة ودائمة، وجعل الجميع يهتمون بها مباشرة أو غير مباشرة، ومن هنا ظهرت العديد من الدراسات التي تهدف جميعها إلى تيسير المرور، حتى يتمكن الجميع من الوصول إلى أعمالهم ومنازلهم وممارسة نشاطاتهم في سرعة وسهولة ودون تعقيد أو هدر للوقت أو الموارد البشرية أو المادية.

فالأمر لم يقتصر على إصدار القوانين واللوائح والتعليمات التي تنظم حركة المرور، وهو ما تعالجه الدراسات القانونية والشرطية المرورية، بل ظهرت دراسات مساعدة وتطبيقات، تهدف إلى المساهمة في حل مشاكل المرور التي، كما سبق القول، تزداد حدة وتعقيداً، وهذه الدراسات والتطبيقات تم إجراؤها بالاستعانة بعلوم الهندسة والإدارة والإحصاء والرياضيات وبحوث العمليات.

ونتيجة لذلك ظهرت دراسات وتطبيقات جديدة في مجال المرور من أهمها هندسة المرور وهندسة الطريق وهندسة السيارة والإحصائيات والحسابات المرورية وعمليات المرور والتقنية المرورية وإدارة المرور.

ونظراً لأهميـة هذه المواد المستحدثة في مجال المرور، فإننـا سوف نعطي فكرة مبسطة عن كل منها في الصفحات التالية :

ثالثاً : هندسة الطـرق :

ويقصـد بها تصميم الطريق بطـريقـة سليمة، تتنـاسب مع حجم المرور وكثافته والسرعة المسموح بها، واستخـدام أحدث الطرق في الرصف والإضاءة، والعمل على إزالـة عـوائق الطـريق والحد من خطـورة التقاطعـات والمنحنيـات والمنحدرات ومناطق الاختناق، فهندسة الطرق تهدف إلى التوصل إلى المواصفات القياسية للسلامة في الطريق.

وتقـوم هندســة الطـرق على إنشــاء شبكة من الطـرق، تتضمن تـوزيع استخدامات الأرض وأنشطتها وفقاً لحركة المرور واتجاهات الانسياب المروري وكثافاته وتبايناته، وهكذا تحوي شبكة الطرق على طرق سريعة وطرق دائرية، وداخلية وخارجية، ورئيسية وفرعيـة، كما تحتوي على مجموعة من التقاطعات والدوارات والجسور والأنفاق والدورانات والانحناءات والمطالع والانحدارات.

ومن هنا تبـدو أهمية وجود اتصــال وتنسيق بين إدارات الطرق التـابعة غالباً للبلديات في معظم الدول، وبين إدارات المرور، بهدف تبادل الخبرات بينها، من أجل تصميم وإنشــاء طـرق ذات مواصفـات قيـاسيـة خاليـة من العـوائق والمعوقات التي تتسبب في وقوع حوادث السير.

وعلى الرغم مـن أن الشائع أن الخطأ البشري، يتسبب في وقــوع ما بين ٨٠ ـ ٩٠٪ من حوادث المرور، والنسبة البـاقية التي تتراوح ما بين ٢٠ ـ ١٠٪ من قصور في مـواصفات الطـريق أو السيارة، إلا أن العـديد من الحوادث التي تعزى التحقيقات سبب وقوعها إلى خطأ السائقين ترجع في نسبة كبيرة منها إلى عيوب في هندسة المرور أو هندسة الطريق(١).

(١) راجع : دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، مرجع سابق، ص ٢٣.

فالسائق الذي يسير في المسرب الأيمن لأحد الطرق الذي يتكون من ثلاث مسارب ويفاجأ بأن هذا المسرب قد انتهى لضيق الطريق، وتحوله إلى مسربين فقط، ولم يوجد أمامه علامة أرضية أو لوحة مرورية على جانب الطريق في مكان مناسب لكي يأخذ حذره، ويستعد للإنتقال للمسرب الذي على يساره، سوف يكون مرتبكاً ويسفر هذا الارتباك الناتج عن عيب في هندسة الطريق، أو هندسة المرور، عن وقوع حادث كإصطدامه بحاجز أو الرصيف الذي يقع في نهاية المسرب الذي كان يسير فيه، أو اضطراره للانحراف فجأة إلى يساره للدخول في المسرب التالي لكي يتمكن من مواصلة السير ويفاجأ بسيارة مسرعة تصدمه من جانبه الأيسر، قد يروح هو ضحية لها، ففي هذه الحالة لا يمكن القول بأن الخطأ يقع على السائق وحده، وإنما أيضاً على هندسة المرور أو الطريق.

بالمثل الإصطدام بواجهة السيارات في الطريق الضيق الخالي من علامات الخطوط لا يمكن رده إلى خطأ السائق فقط، أيضا فإن السائق الذي يفقد السيطرة على سيارته أثناء نزول منحنى وقت هطول المطر، وعدم وجود علامات مرورية تشير إلى قدوم منحنى، فهذا خطأ هندسي أكثر منه خطأ قائد السيارة.

وعلى ذلك فإن حالة الطريق قد تدفع السائق لارتكاب خطأ أو قد تمنعه من إتخاذ القرار الصحيح في الوقت المناسب، وذلك بسبب الخطأ في تصميم الطريق وعلامات الطريق، والدليل على ذلك فإن الدراسات المتخصصة أثبتت أن معدل حوادث المرور التي تقع على الطرق الحديثة أقل من نصف معدل الحوادث بالطرق القديمة التي لا تتوافر فيها متطلبات السلامة(١).

إن متطلبات السلامة، وتحقيق الإنسجام بين السائق والسيارة والطريق يتطلب أن يتميز الطريق بمتانة التصميم وأن يلبي توقعات السائق، أي أنه يجب ألا يواجه السائق بأية مفاجآت لا يمكنه توقعها أثناء القيادة، كما لو كان يسير

---

(١) المرجع السابق، ص ٣٤.

على أحد الطرق السريعة ليلاً ثم يفاجأ بمنحنى أو منحدر شديد، أو قد يضيق الطريق فجأة أو وجود جسور ضيقة تقام على طريق واسع وعريض.

ومن العيوب التي ترجع إلى هندسة الطريق أيضاً الصيانة الرديئة للطرق، أو عدم صيانتها لفترة طويلة، فهناك العديد من حوادث انحراف السيارات عن حافة الطريق يكون سببها أن عمليات صيانة الطريق لم تتم حسب المواصفات القياسية الهندسية المناسبة، بالمثل هناك العديد من السيارات التي تنحرف إلى مناطق الإنشاء والإصلاح التي تتم بوسط الطريق أو على أحد جانبيه.

وسوف نتناول فيما بعد في الجزء الخاص بعدم صلاحية الطريق، كسبب من أسباب وقوع حوادث السير عملية التخطيط السليم للطرق والتصميم الجيد لها كضمان للحد من حوادث المرور وتحقيق السلامة على الطريق، ومنعاً من التكرار فإننا نحيل القارئ إلى هناك(١).

رابعاً : هندسة المرور :

يقصد بهندسة المرور عملية استخدام الوسائل الحديثة في تنظيم حركة المرور على الطرق، مثل استخدام الإشارات الضوئية واختيار طريقة تشغيلها، ومدى ملاءمتها لحجم الطريق، وكذلك إستخدام العلامات واللافتات والإرشادات المرورية، مثل وضع الخطوط على الأرضية وتحديد السرعات المناسبة على الطرق الداخلية والخارجية.

والهدف من هندسة المرور هو تأكيد سلامة المرور بالطريق وذلك باستعمال أجهزة الإرشاد والتحكم والمراقبة المرورية، لإرشاد ومراقبة السيارات في الطرق المختلفة حتى تسير حركة المرور في انسياب ويسر وبدون معوقات.

---

(١) أنظر الفصل الخامس عشر من الباب الثاني بالقسم الثاني من هذا المؤلف.

وتعتبر هندسة المرور عملية مكملة وضرورية لهندسة الطريق التي سبق الحديث عنها، فمهما كانت الطرق قد تم تصميمها وفقاً للمواصفات القياسية وروعيت فيها أصول ومتطلبات السلامة، فإن هذا الهدف لن يتحقق إلا إذا تم تزويد هذه الطرق بالأجهزة والعلامات واللوحات التي تتكفل بتحديدها وتصميمها وتنظيم تشغيلها، هندسة المرور.

فلو تصورنا أن الطرق التي تم إنشاؤها خالية من الخطوط الأرضية والإرشادات الضوئية ولوحات تحديد الإتجاه والسرعة والأولوية والتخطي، وغير ذلك من العمليات، لأصبح السير في الطريق من أصعب المشاكل، بل الألغاز التي يصعب على أي قائد سيارة مهما أوتي من ذكاء وحسن تصرف القدرة على حلها.

فالغرض من هندسة المرور هو تأمين المعلومات التي تساعد مستخدمي الطرق في التعرف على كيفية هذا الاستخدام بأقل قدر من الجهد وأعلى درجة من السلامة والأمان.

وحتى تفي هندسة المرور بالأغراض المطلوبة منها، فإنه يجب أن تتحقق الاعتبارات التالية من خلال استخدامها(١) :

١ - الوفاء بجميع الاحتياجات :

فهناك أماكن ليست بها نقاط خطيرة في المرور، أو تقل فيها حركة السير، ورغم ذلك فإن أجهزة وعلامات ولوحات المرور الإرشادية تكون هامة جداً حتى في هذه الأماكن، لتأكيد احترام الجمهور لتعليمات وأوامر المرور، فقد يؤدي عدم وجود هذه الأجهزة، عدم احترام السائقين لقوانين وتعليمات وأوامر السير.

---

(١) دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ٥٢ وما بعدها.

٢ – الإنصياع للأوامر :

يجب أن تكفل هـذه الأجهـزة والعـلامـات إنصيـاع الأفـراد لـلأوامـر والتعليمات المرورية، فـالإشـارة أو العـلامة المقـامـة في مكـان يسهل رؤيتـه سيحترمها السائقون والمشاة، أما الإشارة العلوية المختبئة خلف لوحة كبيرة من لـوحات الإعـلان فيصعب أن ينصـاع السائقـون لما تعطيـه هذه الإشـارة من الأوامر.

٣ – يجب أن تكفل توصيل المعنى الواضح البسيط :

فالإشارات والعلامات يجب أن تتميـز ببساطتها وقدرة الجميع على فهم دلالاتها، حتى غير القـادرين على القـراءة لأميتهم، أو الأجانب الـذين يقـودون سياراتهم في دولـة لا يعرفـون لغتها. فإشـارات أو أسـهم تحديـد الإتجاه مثلاً توصل المعلومات مباشرة وبسرعة.

٤ – يجب أن يكون لدى السائق وقتاً إضافياً للإستجابة الصحيحة :

فإذا كانت عـلامة «قف» مثـلاً موضوعـة على إرتفاع منخفض، فإنـه قد يصعب رؤيتها مـن خلف السيارة الواقفـة، وبالتـالي فإن السيارة القـادمة من الخلف لن تستطيع رؤيتها والإلتـزام بها في وقت مناسب، ولـذلك فإنها تستمر في السير بالسرعـة العالية إلى أن تقترب جـداً منها وتفاجأ بها وتفـاجأ بسيارة أمامها، وقـد لا يسعفها الوقت للتوقـف الآمن فتصطدم بالسيارة الـواقفة أمام هذه الإشـارة المنخفضة. ولذلك يجب رفعها حتى يمكن رؤيتهـا من على أبعاد كافية لكي يستجيب السائق لما تحمله الإشارة من تعليمات وأوامر وإرشادات.

ويمكن مراعاة هذه الاعتبارات السابقة عن طريق العوامل التالية(١) :

١ – التصميم.

٢ – الموضع.

---

(١) المرجع السابق، ص ٥٥.

٣ – التشغيل.

٤ – الصيانة.

٥ – النظام.

وسوف نعطي فكرة موجزة عن كل عامل من العوامل السابقة :

١ – التصميـــــم :

معنـاه تصميم اللـوحة أو الإشـارة أو الجهـاز من حيث الحجم والشكل واللون بحيث يعطي معنى واضحاً وموحداً لدى كافة مستخدمي الطرق.

٢ – المكان أو الموضع :

ويعني إقامـة اللوحـة أو الجهاز في مكان من الطـريق يسـهل على الجميع رؤيته والإنصياع لما يحمله من أوامر وتعليمات، وأن يمنح السائق الوقت الكافي للاستجابة الصحيحة.

الصيـــانة :

حتى لا تتعطل الأجهزة أو تتلف اللوحات فيجب صيانتها دورياً، لضمان احترام مدلولاتها باستمرار، وللتخلص من الأجهـزة والعلامات واللوحات التي لا تتفق وتطور حـركة المرور. فإذا كان قد تم تغيير إتجاه المرور في طـريق ما، بسبب وجود إنشاءات في هذا الطريق، فإذا لم يتم إلغـاء الخطوط القديمة تماماً واستبـدالها بخطـوط جـديـدة، فمن الصعب على السـائق أن يسلـك الطـريق الصحيح خاصة في الليل.

٤ – التنظـيم :

يجب أن يتوفر التنظيم في تطبيق وتصميم أجهزة ومعدات هندسة المرور، فهـذا التنظيم يسـاعـد على الفهم وحسن التصرف، وإذا لم يتم تنظيم هـــذه الأجهزة والمعـدات، فإن ذلك قد يحدث إربـاكاً لدى السـائق، فمن حسن تنظيم

هـذه المعدات والأجهـزة مثـلاً، عدم إستخـدام عـلامات «قف» و«ممنـوع» مع إشارات المرور الضوئية(١).

وفيما يلي نعطي فكرة موجزة عن الأجهـزة والمعدات المستخدمة في مجال هندسة المرور :

١ - الأشكـــال :

وهي عبارة عن أشكـال قياسية معروفة، وأهمهـا المثمن للتوقف والمثلث للممنـوع، والمعين للتحذيـر، والدائرة لبعض التقـاطعـات كتقاطع سكـة حديـد وبعض الدورانات، والمخمس عند تقاطع المدارس(٢).

٢ - الألــــوان :

تستخدم ثمانية ألوان أساسية في عمليات هندسة المرور :

— **الأحمـــر** : للوقوف، للممنوع، وحظر بعض تصرفات السائق.

— **الأصفـر** : إشارة تحذير.

— **البرتقالي** : تحذير إنشاءات وصيانة.

— **الأســود** : العلامات التنظيمية .

— **الأبيض** : العلامات التنظيمية.

— **الأسمر البنــي** : مناطق استجمام الجمهور.

— **الأزرق** : خدمات إرشادية للسائقين والركاب.

— **الأخضـر** : معلومات إرشادية عن المسافة والإتجاه.

ويـلاحظ أن هذه الألـوان ودلالاتها غالبـاً مـا تستخدم في معظم الـدول بالكيفيـة السابقـة، إلا أنه توجـد بعض الاختلافات في هـذا الاستخدام فـاللون الأخضر تستخدمه معظم الـدول في لوحات تحديد الإتجاهـات والمسافات داخل

---

(١) المرجع السابق، ص ٥٥.

(١) المرجع السابق، ص ٥٦.

المدن والقرى، أمـا اللون الأزرق فيؤدي نفس الغرض ولكن في الطـرق السريعة والدائرية، ومن أمثلـة هذه الجهات ألمانيا الغربيـة، وإمارة دبي وأبوظبي، بينما نجد مثلاً في الشـارقة تستخدم اللوحـات الزرقاء لتحديـد الإتجاهات والأماكن داخل المدينة.

٣ – علامات المـــرور :

وهذه العـلامات يتم بيـانها وتوضيحها على الأشكـال المختلفة للـوحات، ومهمتها إعلام السائقين والجمهـور بقوانين ولوائح وتعليمات المرور، وتنقسم إلى عدة أنواع أهمها :

(أ) العلامات التحـذيرية : وتستخدم لتحذير مستخدمي الطريق من الأخطار.

(ب) العلامـات التنظيمية : وتشتمل على علامات بيـان أولوية المرور وغلامات المنع وعلامات الإلزام الإجباري.

(جـ) العلامات الإرشادية : وتستخـدم لإرشاد مستخـدمي الطـــريق وتزويدهم بما يحتاجونه من معلومات في الطريق.

وسوف نعـرض هذه العـلامات ومـدلولاتها فيما بعـد في الجزء الخاص بإشارات وعلامات المرور.

والمهم في جميع عـلامات المرور، أن تكـون العبارة المكتـوبة على العـلامة قصيرة بقـدر الإمكـان حتى يستطيع السـائق إلتقـاط المعلـومـات وهـو يسير بـالسرعة العـادية دون أن يضطـر لتخفيض السرعة أو الـوقوف لقـراءة وفهم المعلومات الموضحـة إذا كانت العبارة المكتوبة طـويلة، فيجب في كل الأحوال ألا تزيد المعلومة عن ثلاث كلمات.

وفي كثير من الأحيان تستخدم الرموز بدلاً من الكلمات، فرمز مشى يعبر عنه عابر مشاة ويستخدم مثلاً لإعلام السائق عن وجود مشاة، ولتوجيه المشاة للسير داخل التقاطع، أي عبر التقاطع.

٤ - الإشارات الضوئية :

وهي إشـارات المرور اليدويـة أو الأوتومـاتيكية التي يتم تـركيبها عنـد التقاطعـات وفي الدوارات، وكما هـو معروف فإن الإشـارة تحتوي على ثـلاثة أضـواء، الأحمر في الجزء الأعلى من الإشـارة ويعني وقـوف السيـارات، يليـه الأصفر ويعني إنتهاء الفترة للسيارات بالمرور، وفي أسفل الإشارة يوجد الضوء الأخضر ومعناه السماح للسيارات بمواصلة السير.

ورغم أهميـة الإشـارات الضـوئيـة في تنظيـم حـركـة السير، وهـو مـا سنعرضه في مواضع قادمة فيما بعد، إلا أنه يعاب عليها ما يلي(١) :

(أ) التسبب في التأخير.

(ب) عدم إنصياع البعض لتوجيهات الإشارة ووقوع حوادث قاتلة نتيجة لعبور الإشارة الحمراء، وتكرار وقوع مثل هذه الحوادث.

(جـ) قد يغير السائق طريقه لطريـق آخر لتفادي الإشارة مما قد يؤدي إلى تكدس واختناقات للمرور في هذه الطرق الأخرى.

٥ - الحاسب الآلي :

لقـد ازداد استخـدام الحاسب الآلي في مجال الخدمات المروريـة، فهنـاك إشارات ضـوئية يتـم برمجة عملها وتشغيلهـا بالاستعـانة بـالحاسب الآلي أو الكمبيوتـر، كما يستخدم الكومبيـوتر في عمليات الإحصـاء المروري القائم على تجميع البيانات عن السـائقين والسيارات والحوادث، ومشاكل المرور وتحليلها بهدف التعرف على أسباب الحوادث لإزالتها والتقليل من أعدادها.

كما يستخدم الحاسب الآلي في غرفة العمليـات التابعة لإدارات الشرطة في الدول المختلفة والتي يتم من خلالها تشغيل ومراقبـة حركة السير في مدينة أو

---

(١) المرجع السابق، ص ٦٠، ٦١.

منطقة معينة، كغرفة العمليات التابعة لشرطة دبي، وتوجيه المسئولين إلى أماكن الاختناقات المرورية لعمل اللازم نحو إعادة الإنسياب لحركة المرور.

ومن إستخدامات الحاسب الآلي الشائعة تجميع البيانات الخاصة بالأمور المتعلقة بالمرور، وهي بيانات عن السائقين ورخص القيادة ورخص المركبات وحوادث السير من حيث أنواعها وأسبابها ونتائجها وصفات وأعمار وجنسيات من تسببوا في وقوعها وغير ذلك من المعلومات التي تفيد في تنظيم وتشغيل حركة المرور وضمان سلامة السير في الدولة.

ومن الإستخدامات الهامة للحاسب الآلي أيضاً تشغيل غرف العمليات، مثل غرفة العمليات التابعة لشرطة دبي، التي عن طريقها يتم تشغيل وتنسيق ومراقبة الأعمال الشرطية والأمنية بما في ذلك أعمال المرور في إمارة دبي على مدار ٢٤ ساعة(١).

وتظهر أهمية الحاسبات الآلية في المجال المروري إذا علمنا كم المعلومات التي توفرها غرفة عمليات الشرطة في المجال المروري، حيث تتولى الغرفة الإجابة على استفسارات الدوريات القائمة بالواجب الوظيفي فيما يتعلق بالمعلومات المرورية وذلك على النحو التالي(٢) :

— إمكانية البحث عن الرخصة بواسطة الرقم أو إسم الشخص أو رقم ملف المرور.

— البحث عن مركبة معينة بواسطة تحديد رقمها.

— تاريخ المركبات المسجلة والمرحلة.

— تفاصيل المخالفات غير المدفوعة.

---

(١) عميد ضاحي خلفان تميم : غرفة العمليات ودورها في رفع كفاءة الأداء الشرطي، بحث مقدم في المؤتمر الشرطي الأول لتطوير العلوم الأمنية والذي نظمه مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي في الفترة من ١٥ ـ ١٦/٦/١٩٩١، ص ٦.

(٢) عميد ضاحي خلفان تميم : مرجع سابق، ص ٢٦، ٢٧.

— تفاصيل المخالفات المدفوعة.
— البحث بجزء من الإسم للأفراد.
— البحث بجزء من الإسم للشركات.
— اللوحات المحفوظة.
— المركبات غير المرخص بترخيصها.
— الممنوع من قيادة المركبات.
— المركبات المطلوبة.

وتبدو أهمية الإجابة على هذه الاستفسارات، خاصة عند وقوع حوادث السير أو مخالفاته، في أنها تساعد على سرعة تحقيق الحادث ومعرفة السيارة أو الشخص مرتكب الحادث، وسرعة إنهاء الإجراءات، بما يحقق الإنضباط المروري، وبالتالي سيولة المرور من ناحية، ومن ناحية أخرى تنظيف أو إخلاء الطريق من السيارة أو السيارات المتورطة في الحادث بما يحقق أيضاً سلامة الطريق وانسياب المرور فيه.

٦ – أجهزة التصوير الإلكتروني والرادار :

وهي تستخدم لضبط المخالفين ممن لا يلتزمون بالحد الأقصى للسرعة أو ممن يعبرون الإشارات الحمراء، وذلك للحد من حوادث المرور التي تؤدي إلى عرقلة المرور والتقليل من كفاءة تشغيله، وإصابة المجتمع بالخسائر البشرية والمادية.

٧ – تليفونات محادثات الطوارىء :

عبارة عن تليفونات تركب على جانبي الطرق السريعة خارج المدن، وتربط هذه التليفونات بإدارة العمليات أو إدارة الطوارىء أو إدارة الطرق التابعة للشرطة في الدول المختلفة، وهي ذات فائدة كبيرة، وقد اعتبرناها من ضمن الأجهزة والمعدات التي تدخل في نطاق هندسة المرور لأن عملها هو التوجيه والإرشاد وتحقيق السلامة لمستخدمي الطرق، فهي لا تقل في أهميتها

مثلاً عن العـلامات المرورية كعلامـات التوجيه والإرشاد والعـلامات التنظيمية التي سبق الحديث عنها. وتبدو فائدة هذه التليفونات فيما يلي :

(أ) يمكن للسـائق المتعطل على الطـريـق طلب المسـاعـدة من الجهـات المتخصصة.

(ب) الحصول على معلومـات عن الطريق أو الإتجاه أو الأماكن من إدارة المرور خاصة أثناء الليل وأيضا إذا ضل السائق الطريق.

(جـ) الإبلاغ عـن المشـاكـل والمعـوقات التي تصـادفهم أثنـاء السير بالطريق.

(د) الإبلاغ عن الحوادث المرورية التي يشاهدونها أثناء السير، ويكون للإبـلاغ السريع والإنتقال السريع أثـر هام في إنقاذ حيـاة مصابين من الـوفاة نتيجة الجروح والنزيف أو الحروق، إذا ما تركـوا دون إسعاف بسبب صعوبة الاتصال بينهم وبين الجهات المتخصصة في الشرطة.

(هـ) حل العـديد من مشاكل الطريـق، خاصة مشاكل السـلامة، فيمكن الإبلاغ عن حالات أمـراض القلب المفاجئة، والأطفال المفقـودين، وحالات وضـع الحوامل في السيـارات أو في منـاطق الاستراحـات وذلك لـلإنقـاذ والإسعـاف السريع.

ويـلاحظ أن هذه الهواتـف رغم أهميتها لا تـوجـد على الطرق السريعـة بدولة الإمارات العربية المتحدة، لذا نوصي بتركيبها والعمل بها.

خامساً : هندسة السيارات :

يقصد بها تصميم السيـارات بطريقة سليمة، وإدخـال التحسينات عليها من أجل التقليل من حـوادث المرور والحد من آثارها، فهـي تهدف إلى التوصل إلى المواصفات القياسية للسلامة في السيارة.

وتعتبر السيارة من أهم وسائل المواصلات التي لا غنى عنها لأي مجتمع

في العصر الحديث، كما يتزايد الاعتماد عليها، مهما حدث من تطور في وسائل المواصلات الأخرى كالطائرات والسكك الحديدية، فإذا كانت الطائرات مثلاً تنقل الأشخاص والأشياء من دولة إلى أخرى أو من مدينة إلى أخرى داخل الدولة، إلا أن هؤلاء الأشخاص وهذه الأشياء يلزمهم حتماً سيارة للإنتقال من المطار إلى أي مكان آخر في الدولة أو المدينة أو خارجها. ورغم هذه الأهمية المتزايدة للسيارة في مجال النقل والمواصلات، إلا أن إستخدامها محاط بمجموعة من السلبيات التي أهمها :

١ - تلوث البيئة بالعادم المتزايد الناتج عن تشغيل الأعداد الهائلة والمتزايدة من السيارات، وكذلك الزيوت والشحومات التي تصاب بها المناطق السكنية التي يقام بها ورش تصليح السيارات وتنظيمها.

٢ - أنها تحتاج إلى أماكن ومساحات واسعة لإقامة الطرق ومواقف السيارات، وتزداد هذه الحاجة بالازدياد المستمر في استخدام السيارات، مما يضر بالبيئة الطبيعية في المجتمع، ويهدد المناطق الزراعية والمناطق السكنية المتاحة للإنسان، فتقل كميتها لحساب إقامة الطرق ومواقف وورش ومحلات ومعارض السيارات وغيرها من لوازمها.

٣ - تهديد ممتلكات الأشخاص، وتهديد حياة مستخدمي الطرق نتيجة حوادث المرور الكثيرة والمتزايدة التي تقع يومياً من السيارات بأنواعها المختلفة.

٤ - الحد من حرية الإنسان في المشي والتنزه والاستمتاع بجمال الطبيعة وهدوئها فالسيارات تثير الضوضاء والأتربة وتقلل فرصة الإنسان في المشي والتنزه.

ولعل أهم عيب من عيوب السيارة بعد تلوث البيئة هؤلاء الآلاف من البشر الذين يروحون ضحية حوادث السيارات سنوياً، والإصابات البليغة والجروح المختلفة التي تقع للعديد منهم، والخسائر المادية التي يصاب بها المجتمع من جراء حوادث السيارات، فكما سبق ان ذكرنا، فإنه في عام ٢٠٠٠ من المتوقع أن يصل عدد السيارات الخاصة فقط المستخدمة في العالم إلى ما

يقرب من ٥٢٤ مليون سيارة، بالإضافة إلى ثلث هذا العدد تقريباً من سيارات النقل والحافلات والأجرة، فإذا علمنا أن مجموع الضحايا في العالم سنة ١٩٧٩ قدر بحوالي ربع مليون نسمة وعدد الإصابات بحوالي عشرة ملايين إصابة، ومجموع الخسائر المادية ما يزيد عن ٦٠ مليار دولار، فإن هذا يؤكد مدى إزدياد خطورة وتفاقم هذه المشكلة، الأمر الذي يتطلب تكاتف الجهود للتقليل من هذه الخسائر البشرية والمادية الجسيمة، وذلك عن طريق تحسين وتطوير العوامل الثلاثة المشتركة في العمليات المرورية وهي الإنسان والسيارة والطريق(١).

وقد سبق لنا إعطاء فكرة موجزة عن الجهود التي يجب إتخاذها لتطوير هندسة الطريق وهندسة المرور وصولاً إلى تحقيق مواصفات قياسية للطرق وكيفية تشغيلها، بهدف الوصول إلى أقصى درجة ممكنة من درجات السلامة والأمان في استخدام الطريق.

نفس الأمر يجب تطبيقه بالنسبة للسيارة وقائد السيارة، فهناك مواصفات قياسية للسلامة في السيارة أيضاً وتهتم بها مادة هندسة السيارات.

وفيما يختص بمواصفات السيارة، فإننا نجد أن الدول المنتجة هي التي تتولى تحديدها، وتتنافس الشركات فيما بينها لتزويد السيارات بكل ما يمكن من وسائل الأمن والسلامة، وتنفق نفقات كبيرة في هذا المضمار، فالتقنية المتقدمة مكنت العديد من الشركات المنتجة من التعرف على العيوب الفنية بالسيارة، إلا أنه يلاحظ أنه قبل اكتشاف هذه العيوب فإن السيارات تطرح في الأسواق ويستخدمها الأفراد، ولا تكتشف هذه العيوب إلا بعد استخدامها، خاصة إذا لم تكن السيارة مناسبة تماماً لظروف الدول المستهلكة، ومنها الدول العربية التي لم تستطع حتى الآن إنتاج سيارة خاصة بها، رغم ما تملكه من موارد بشرية ومادية تفوق ما تملكه الدول الأخرى المنتجة للسيارات.

---

(١) راجع دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب بالرياض، مرجع سابق، ص ١٠ وما بعدها.

وهناك العديد من العوامل التي يمكن الإستناد إليها في اعتبار سيارة ما مأمونة الإستخدام من عدمه، وأهمها :

— المادة التي يصنع منها هيكل السيارة، فإذا كانت مادة قوية وتتحمل الصدمات كانت السيارة أكثر أماناً وسلامة على مستخدميها.

— كفاءة محرك السيارة وقوته.

— توازن السيارة أثناء السير خاصة مع السرعات الكبيرة، وهو ما يرتبط بنظام التوجيه والإطارات.

— نظام الإضاءة بالسيارة.

— قدرة السائق على إصلاح الأعطال البسيطة بها، فالسيارات المعقدة التقنية أو التركيب، قد يحدث بها عطل بسيط ليلاً مثلاً في أحد الطرق السريعة، وعدم قدرة السائق على معرفة هذا العطل البسيط وإصلاحه يمثل شكلاً من أشكال القصور في تحقيق السلامة.

— تزويد السيارة بمعدات وأجهزة لتخفيف عواقب الحوادث وتقليل آثارها بقدر الإمكان، كأحزمة الأمان، ومساند الرأس، ووسائل الأمان ضد فتح الأبواب عند حدوث الإصطدام أو الإنقلاب، ومقاومة الفرش الداخلي للإحتراق، وأدوات الوقاية الخارجية من الأمام والخلف(١).

ويلاحظ أن التأكد من توافر هذه المواصفات الفنية يدخل في اختصاص سلطة التصريح بمنح رخص المركبات التابعة لإدارات الشرطة في الدول المختلفة.

والجدير بالذكر أن دول الخليج العربية حددت مجموعة من المواصفات الخليجية، التي يجب أن تتوافر في السيارات حتى تتفق وظروف الخليج من

---

(١) راجع الأستاذ عمر عبد النبي : المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، المركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض، ١٤٠٨هـ ـ ١٩٨٨م، ص ٧٠.

حيث المنـاخ ودرجة الحرارة وطـريقة الاستخدام، وألـزمت بها الـدول المنتجة لتوفيرها في السيـارات التي تقوم بتوريدهـا للمنطقة، وبحيث لا تسمح سلطات الجمارك بإدخـال سيارة للبـلاد لا تحمل هذه المواصفـات الإضافيـة. وسوف نعرض في الفصول القادمـة الشروط الفنية العامة الواجب تـوافرها في المركبات التي تفحصها سلطة الترخيص في الدولة، وكذلك المواصفات الخليجية للسيارات المستوردة، وهي أمـور يختص بالتحقق من تـوافرهـا قسم هندسـة السيارات التابع لقسم الفحص الفني في إدارات المرور المختلفة في العديد من الدول.

سادساً : أهمية دراسة هندسة الطريق والمرور والسيارة :

تبدو أهميـة دراسة رجل الشرطة للمـوضوعـات السابقة المتعلقـة بتقنية هندسة الطريق والمرور والسيارة، أنه من خلال المعلومات التي يحصل عليها في هذا المجال يستطيع أن يتعرف على أسباب الخطورة في الطريق، وتحديدها بدقة واقتراح الحلـول الـلازمـة لإزالـة الخطـر، أي إزالـة أسبـاب وقـوع الحوادث وتكرارها .

فبعض الحوادث قـد يقع نتيجة إهمال السـائق، ولكن البعض الآخر قـد تتسبب فيه السيـارة لعيب في التقنية التي تكفل سـلامة استخـدامها، أو بسبب سـوء تصميم الطـريق من النـاحية الهنـدسيـة، أو بسبب تشغيلـه عن طـريق العلامات والأجهزة والمعدات المرورية التي تدخل في مجال هندسة المرور.

ومثـال الأخطاء التي تـرجع لعيب في هنـدسـة المرور وتؤدي إلى وقـوع العديد من الحوادث شبه اليومية، أن تكون القاعدة المتبعة في مدينة ما هي أولية المرور للسيـارات التي تسير في الـدوار (أي القـادمـة من اليسـار)، بـالنسبـة للسيارات القـادمة من الشـوارع المتقاطعـة مع الدوار، ولكـن في مكان أو اثنين فقط، نجد أن القـاعدة يطبق عكسها تمامـاً، بحيث تكون الأولوية لأحـد الطرق المتقاطعـة مع الدوار على باقي الطـرق الأخرى المتقـاطعة معه أيضـاً، فقد تأتي سيارة من الطريق الذي يجب الإنتظار فيه وتدخل الدوار ويعتقد السائق أن له الأولويـة في الاستمرار في السير، وقطع الـدوار ويفاجـأ بأنه يصطـدم بسيارة

قـادمة من الطـريق الـذي يعـد رئيسياً ويقع حـادث مـروري قد يكـون أليماً، والسبب فيه هو الخطأ في تشغيل أو هندسة المرور في هذه المنطقة(١).

وبنـاء على ذلك فإن دراسـة أسبـاب وقوع الحوادث وتكـرارهـا تتطلب تحديـد أماكن الخطـورة عن طريق عمـل دراسات ميـدانية لـلأماكن الخطـرة، وحصر عدد الحوادث بـالنسبة لعدد السيارات التي تمر في هـذه الأماكن بهدف تحديد الأسباب المحتملة وراء هذه الحوادث المتكررة.

وعند معرفة السبب، يتم إقتراح وتجربة الحلول، كوضـع إشارات ضوئية في المنطقة وإذا كانت المنطقة بها إشـارة، فيمكن تجربة تغيير توقيت الإشارة أو شكلهـا، أيضاً يمكن تجربـة تقليل السرعـة ومعرفـة أثر التغيير في تقليل عـدد الحوادث، هل هناك موانع تحول دون الرؤية الجيـدة لعلامات المنع أو الأولوية الموجودة بـالمنطقة، كما لو كانت العـلامة لا يمكن رؤيتها من مكـان بعيد حتى يستطيع السـائق التـوقف في تـوقيت منـاسب، أو هل عـلامات التحـذيـر غير مـوجـودة أو غير ظاهـرة للعيـان. ويجب عمل تحليل لهذه التجـارب واختيـار أفضلها في تقليل نسبة الحوادث أو القضاء عليها في منطقة الخطورة.

أيضاً قـد يكون السبب في وقوع العـديد من الحوادث انحراف شـديد في أحد الدورانات، فهذا خطأ يرجع إلى عيب في هنـدسة الطريق، ويمكن تلاقي هذا الخطأ عن طريق إعادة تصميم الدوران وتقليل حدة أو شدة الانحراف.

---

(١) هذه الحالـة نشاهـد مثلها في دوار معهد الشـارقة المصرفي بمـدينة الشـارقة، حيث تقع العديـد من الحوادث من السيارات القادمـة من شارع المطار القـديم، فالأولويـة في هذه المنطقة تكون للسيارات القادمة في الطريق المتقـاطع معه حتى ولو كانت السيارة القادمة من شـارع المطار القـديم قـد دخلت الـدوار فعلاً واستمـرت في سيرهـا متجهة في هـذا الشارع في الجزء الذي يلي الدوار والسبب في وقوع الحوادث هنا يرجع إلى تطبيق قواعد أفضلية غير المعمول بها في الإمارات وحتى في مدينة الشارقة نفسها، أي خطأ في هندسة التشغيل أو هنـدسة المرور، ولتـلافي هـذا الخطأ، يجب تـوحيد قـواعـد التشغيل بجعل الأولوية للسيارات التي دخلت الدوار، أو وضـع اشـارات ضوئية لتنظيم حركة السير في هذه المنطقة.

وكما سبق أن ذكرنا فإن سبب الحوادث قد يرجع إلى وجود عائق أو أكثر من العوائق المعروفة، ويمكن حل هذه المشكلة المرتبطة بهندسة الطريق عن طريق إزالة أو التخفيف من خطورة هذا العائق.

سابعاً : الإحصاء المروري :

يقصد بالإحصاء المروري، إستخدام علم الإحصاء في مجال المرور، فالأفكار والمبادىء التي يقوم عليها علم الإحصاء تعتبر واحدة بغض النظر عن المجال الذي يستخدم فيه هذا العلم، فلقد شاع إستخدامه في معظم مجالات العلوم الإجتماعية والسياسية والإقتصادية والزراعية والصناعية، لما له من فائدة كبيرة في التحديد الكمي للمشكلة أو للوقائع والمساعدة على التخطيط أو التنبؤ المستقبلي وبالتالي إمكانية اقتراح حلول منضبطة للمشاكل المستقبلية في أي مجال من هذه المجالات.

ويعرف علم الإحصاء بصفة عامة بأنه «مجموعة من المبادىء والطرق الخاصة بمعالجة البيانات الرقمية، ويشمل ذلك جميع العمليات من تخطيط التجربة وجمع البيانات وتحليلها، ثم تحليل ودراسة النتائج واستخلاص التوصيات منها»(١).

ولذلك فإن علم الإحصاء يمثل جزءاً أساسياً من الأسلوب العلمي لدراسة المشكلات، وبالتالي فإن الإحصاء المروري يعد وسيلة من وسائل دراسة مشكلات المرور وفقاً للأسلوب العلمي المتبع في مجالات البحث العلمي المختلفة.

ودراسة مشاكل السير وفقاً للأسلوب العلمي يتطلب المرور بأربعة

---

(١) د. عبد الله عبد الحليم بكر، د. مصطفى أحمد علي، د. إسماعيل سليمان العوامري، مقدمة في الإحصاء، القاهرة ١٩٨٨، ص ٤، د. السيد نور : مقدمة في الإحصاء، الجزء الأول، الإمارات العربية المتحدة، ١٩٨٧، ص ٩.

مراحل تمثل المراحل الأساسيـة التي تشترك فيها معظم مجالات البحث العلمي وهي :

١ - تحديد واضح لأهداف البحث :

فيجب أن يكـون هناك تحديـد واضح للهـدف من الـدراسة، مثـال ذلك محاولة التعرف على أثر إزالة العـوائق المختلفة من على جانبي الطريق على عدد حوادث المرور.

٢ - جمع البيانات :

وتعد هـذه المرحلة أمـراً جوهريـاً وضرورياً لا غنى عنهـا لإجراء البحث العلمي للمشكلة، ويمكـن جمع البيانات من مصـادر عديـدة كالتجـارب العلمية والمحـاولات أو الـدراسات الميـدانيـة والمسـوحـات الاجتماعية والإقتصـاديـة، وسجـلات البيانـات المتاحـة. مثال ذلك، فإن جميع بيـانات عن مشكلـة تسبب العـوائق على جـانبي الطـريق في وقـوع الحوادث وأثر إزالـة هـذه العـوائق في تخفيض نسبة الحوادث يتطلب ما يلي :

— عمل جولات ورحلات ميـدانية في طرق الدولة لفترة معينـة قد تكون أسابيعاً أو شهورا لملاحظة الظروف والأحوال الخاصة بالسلامة على هذه الطرق.

— تسجيل وحصر أنـواع العــوائق التي يمكن وجـودهــا على جـانبي الطريق، كـالأدوات المعدنية والأشجـار والدعامـات الخرسانية والأبنيـة ومواد البناء وغيرها.

— حصر حوادث الطرق التي تقع نتيجة اصطدام السيارة بأحد العوائق الموجودة على جانبي الطرق.

— جمع بيـانـات تفصيليـة عن الحوادث التي تقع نتيجـة هـذا السبب، وتشتمل هذه البيانات على ما يلي :

(أ) بيان نوع الحادث (عند مؤخرة السيارة، أو إنقلاب السيارة)... إلخ.

(ب) خطورة الحادث (وفيات ـ إصابات ـ تخريب ممتلكات.. إلخ).

(جـ) الظروف ساعة وقوع الحادث (ليل، نهار، رياح، أمطار... إلخ).

(د) مكان الحادث (عند التقاطع، عند المنحنيات ... إلخ).

(هـ) نوع العائق الذي صدمته السيارة (عامود حديدي، كثبان رملية، شجرة، مبنى أو حائط ... إلخ).

(و) موضع العائق الذي اصطدمت به السيارة من الطريق (في أول الطريق، على بعد... متر من أول الطريق).

— اختبار تحسينات متغيرة : مثال ذلك إزالة العوائق، أو تغيير نوعها من حديدية إلى خشبية مثلاً، أو وضع مصدات مرنة أمام الدعامات القوية كالدعامات الخرسانية الموجودة أسفل الجسور.

— تقييم التحسينات المتغيرة : فقد يكون هناك تحسين أو إثنان من التحسينات التي أجريت هي التي أدت إلى خفض عدد الحوادث بدرجة أكبر من التحسينات الأخرى المجربة.

٣ – عرض البيانات :

بعد أن يتم تحديد المشكلة تحديد دقيقاً، وتجميع كل البيانات والمعلومات التي ظهرت من التجارب الميدانية التي أجريت، يقوم الباحث بترتيب هذه البيانات بطريقة منظمة للمساعدة على كشف وتحديد الخصائص الهامة التي تتمتع بها هذه البيانات.

وهناك طريقتان رئيسيتان لعرض وتقديم البيانات الإحصائية في الصورة المنتظمة التي يمكن من خلالها التوصل إلى بعض الإستنتاجات الهامة والمتعلقة بالظاهرة أو المشكلة موضع الدراسة، وهاتان الطريقتان هما :

(أ) عرض البيانات الإحصائية جدولياً :

ويقصد بذلك عرض البيانات في صورة منتظمة في شكل أصفف وأعمدة،

ويحدد في الجدول لكل فئة أو فئة جزئية من البيانات عمود أو صف معين، ويتم وضع كل رقم ينتمي إلى تقسيم معين في الخانة المناسبة التي تنشأ من تقابل الصف والعمود اللذان يصفان هذا الرقم بدقة(١).

فالبيانات التي يتم جمعها يقوم الباحث بتنظيمها ووضعها في شكل جداول وتوزيعات تكرارية يسهل استخدامها بعد ذلك كأساس للعمليات الإحصائية التالية.

وينشأ التوزيع التكراري بتصنيف مفردات الدراسة تبعاً للقيم المختلفة للمتغير محل الاهتمام، وتحديد عدد مرات تكرار كل قيمة أو مجموعة من قيم هذا المتغير.

ويلاحظ أن تنظيم وجدولة البيانات الإحصائية قد يكون هدفاً في حد ذاته، فالجهات المختلفة المختصة بتجميع البيانات الإحصائية كوزارة التخطيط مثلاً، تقوم بتنظيم البيانات التي تقوم بجمعها ثم تقوم بجدولتها ونشرها في شكل يمكن أن يستفيد منه الباحثون والمتخصصون.

وقد ازدادت أهمية عمليات تنظيم وجدولة البيانات في الوقت الحاضر، نتيجة الإتجاه الحديث في استخدام الأساليب الكمية في دراسة العلوم المختلفة، فقد أدى ذلك إلى توافر كم هائل من البيانات الإحصائية عن كافة أوجه النشاط الإنساني، وقد أدى انتشار الحاسبات الآلية وتوافر البرامج المناسبة إلى سهولة التعامل مع هذه البيانات وتنظيمها على نحو سريع ودقيق(٢).

ومن أهم الطرق التي تستخدم في إنشاء الجداول الإحصائية طريقة التوزيع التكراري وطريقة السلاسل الزمنية، وفيما يلي نعطي فكرة موجزة عن هاتين الطريقتين :

---

(١) د. عبد الله عبد الحليم أبو بكر وآخرين : مرجع سابق، ص ٣٩.

(٢) د. السيد نور، المرجع السابق، ص ٦٤، ٦٥.

— طريقة التوزيع التكراري(١) :

يقصد بالتوزيع التكراري كيفية توزيع مفردات العينة على الأوجه المختلفة للمتغير، أي عدد المرات التي يتكرر فيها ظهور كل وجه من هذه الأوجه بين مفردات العينة.

فمثلاً يمكننا إنشاء جدول إحصائي يوضح التوزيع التكراري للبيانات النوعية عن نوع السيارات التي تتورط في حوادث السير.

فإذا كانت البيانات التي تم جمعها في عينة افتراضية حجمها ٢١ حادث سير، وقعت تباعاً، أي أن الرقم الذي يوضع في هذا الجدول، يبين ترتيب وقوع الحادث كالآتي :

جدول رقم (١)

بيانات عن نوع السيارة المتورطة في الحوادث في عينة افتراضية حجمها ٢١ حادث سير خلال أحد شهور العام بمنطقة بر دبي

م	نوع السيارة	م	نوع السيارة	م	نوع السيارة
١	سيارة خاصة	٨	سيارة خاصة	١٥	سيارة خاصة
٢	سيارة خاصة	٩	سيارة خاصة	١٦	سيارة خاصة
٣	شاحنة	١٠	سيارة خاصة	١٧	شاحنة
٤	سيارة خاصة	١١	شاحنة	١٨	سيارة خاصة
٥	شاحنة	١٢	شاحنة	١٩	سيارة خاصة
٦	شاحنة	١٣	سيارة خاصة	٢٠	سيارة خاصة
٧	سيارة خاصة	١٤	شاحنة	٢١	سيارة خاصة

المصدر : بيانات إفتراضية.

(١) ترجع تسمية التوزيع التكراري إلى أنه يقوم في جوهره على حساب مرات تكرار الأعداد، فإذا أردنا حساب مرات تكرار الأعداد ١، ١، ٢، ٣، ١، ٤، ١، ٢، ٤، ١، ٢ فإننا نجد أن العدد ١ تكرر خمس مرات، والعدد ٢ تكرر ثلاث مرات والعدد ٤ ثلاث مرات والعدد ٣ مرة واحدة، ومن هذه البيانات يمكن بناء جدول توزيع تكراري كالجدول رقم (٢) المبين في المتن، راجع في ذلك د. فؤاد البهي السيد : علم النفس الإحصائي وقياس العقل البشري، القاهرة ١٩٧٩، ص ٤٥ وما بعدها.

ويـلاحظ في هـذا الجدول السـابق أن نـوع السيـارة هـو المتغير محل الاهتمام، وأن الحوادث تمثل مفـردات الـدراسـة وأن هنـاك واحـداً وعشرين مشاهدة واحدة لكل حادث سير.

وإذا كان الهدف هو التعرف على مفردات العينة حسب النوع، فإن الشكل الخام للبيـانـات الـذي يوضحـه الجدول السـابق لن يفيـد كثيراً، ويكـون من الضروري تنظيم هذه البيانات ووضعها في شكل جـدول توزيع تكراري نوعي، وينشأ هذا الجدول بتحديد الأوجه المختلفة للمتغير (سيارة خاصة، شاحنة) ثم تصنيف المشاهدات على هذه الأوجه، وتظهر نتيجة هذه العملية في الجدول رقم (٢) التالي :

جدول رقم (٢)

التوزيع التكراري النوعي لمفردات عينة حجمها ٢١ حادث سير وقعت خلال أحد الشهور في منطقة بر دبي حسب النوع

النوع	عدد الحوادث
سيارة خاصة	١٤
شاحنة	٧
المجموع	٢١

المصدر : جدول رقم (١).

ويبين الجدول رقم (٢) كيفيـة تـوزيع مفـردات العينـة (الحوادث)، على الأوجه المختلفة للمتغير (سيارة خاصـة أو شاحنة)، أي عدد المرات التي يتكرر فيها ظهور كـل وجه من هذه الأوجه بين مفردات العينـة. ويلاحظ أن الجدول رقم (٢) قد اقتصر فقط على بيان نوع السيارات دون أية بيانات أخرى، ولذلك فقد سمي هذا الجدول «التوزيع التكراري النوعي» لمفردات العينة.

وبمقارنـة الجدول رقم (١) الذي يتضمن البيـانات الخام والجدول رقم (٢) الـذي يتضمن التـوزيع التكـرار النوعـي، نجد أن الجدول الثـاني يتميـز بـالتحـديد والتبسيـط، ولذلك فـإن الجدول الإحصائي الجيـد يجب أن يتميـز بمجموعة من الخصائص أهمها :

(أ) البساطة.

(ب) عنوان الجدول.

(جـ) عناوين الأعمدة والصفوف في الجدول.

(د) خلايا الجدول : وتنشأ الخلية من تقاطع أحد أعمدة الجدول مع أحد صفوفه، ويلاحظ أن التوزيع التكراري يتكون بتصنيف المشاهدات على هذه الخانات.

(هـ) مصدر البيانات : فيجب إثباته أسفل الجدول.

والجدول رقم (٢) قد تضمن العناصر الخمس السابقة.

والتوزيع التكراري الذي تضمنه هذا الجدول يعتبر توزيعاً تكرارياً مطلقاً أو مجرداً، ويمكن تحويله إلى توزيع تكراري نسبي، وذلك عن طريق قسمة التكرارات المختلفة على العدد الكلي للمفردات، والتكرارات النسبية تمثل نسب تكرار الأوجه المختلفة للمتغير في العينة، كما يمكن ضرب هذه النسب × ١٠٠ للحصول على تكرارات نسبية مئوية.

جدول رقم (٣)

يوضح التوزيع التكراري النسبي المناظر للتوزيع التكراري المطلق الذي تضمنه الجدول رقم (٢) السابق

النوع	نسبة الحوادث (التكرار النسبي)	النسبة المئوية
سيارة خاصة	$\frac{١٤}{٢١}$ = ٠,٦٧	٦٧
شاحنات	$\frac{٧}{٢١}$ = ٠,٣٣	٣٣
المجموع	١,٠	١٠٠

التوزيع التكراري النوعي النسبي في عينة حجمها ٢١ حادث سير.

المصدر : جدول رقم (٢).

والتوزيع التكراري النسبي يفيد في دراسة الأهمية النسبية لأوجه المتغير المختلفة بالإضافة إلى إستخدامه كأساس للمقارنات بين عدد من التوزيعات التكرارية(١).

(١) د. السيد نور، المرجع السابق، ص ٦٨.

فمثلاً يمكن تحديد ما إذا كانت قيم إحدى المجموعات تزيد بشكل عام عن قيم المجموعة الأخرى أو العكس. ففي دراسة للمقارنة بين عدد الحوادث التي تقع من سائقي سيارات الأجرة في مدينتي الشارقة ودبي أخذت عينة عشوائية حجمها ٧٠٠ من سائقي سيارات الأجرة في الشارقة وعينة عشوائية أخرى حجمها ٥٠٠ من سائقي سيارات الأجرة في دبي، وتم تسجيل عدد الحوادث التي وقعت من كل سائق خلال السنوات الأربع الماضية. في هذه الحالة هناك ٧٠٠ مشاهدة لسائقي مدينة دبي، ٥٠٠ مشاهدة لسائقي مدينة الشارقة، نظمت هذه البيانات في شكل توزيعات تكرارية في الجدول رقم (٤) التالي(١) :

جدول رقم (٤)

التوزيعات التكرارية لعدد حوادث السير لسائقي الأجرة بمدينتي دبي والشارقة

عدد الحوادث	عدد السائقين		التكرار النسبي	
	الشارقة	دبي	الشارقة	دبي
صفر	١١٧	٣٠٠	٠,١٦٧	٠,٦٠٠
١	١٥٧	١٥٠	٠,٢٢٤	٠,٣٠٠
٢	١٥٨	٢٥	٠,٢٢٦	٠,٠٥٠
٣	١٠٧	٢٠	٠,١٥٣	٠,٠٤٠
٤	٧٨	صفر	٠,١١١	صفر
٥	٤٤	٣	٠,٠٦٣	٠,٠٠٦
٦	٢١	صفر	٠,٠٣٠	صفر
٧	٨	٢	٠,٠١١	٠,٠٠٤
٨	٦	صفر	٠,٠٠٩	صفر
٩	٤	صفر	٠,٠٠٦	صفر
المجموع	٧٠٠	٥٠٠	١,٠٠٠	١,٠٠٠

المصدر : بيانات افتراضية.

(١) هذا الجدول مأخوذ من المرجع السابق، ص ٧٤.

ومن خلال النسب التي تضمنها الجدول السابق يظهر أن عدد الحوادث التي تقع من سائقي الأجرة بمدينة الشارقة تزيد بصفة عامة عن العدد الذي يقع من سائقي مدينة دبي، فنجد مثلاً أن ٦٠٪ من سائقي مدينة دبي لم تقع منهم أية حوادث وأن ٤٠٪ منهم قد وقعت منهم حادثة واحدة أو أكثر، في حين نجد أن النسب في مدينة الشارقة تزيد كثيراً عن النسب في مدينة دبي، حيث تصل عدد الحوادث التي تقع من كل منهم في مدينة الشارقة في بعض الأحيان تسعة حوادث خلال ٤ سنوات.

وتفيد هذه المقارنات الباحثين والمسئولين في أنها تضع أمامهم مشكلة معينة، هي الزيادة النسبية لعدد الحوادث التي تقع من سائقي الأجرة في مدينة الشارقة، وبالتالي البحث في أسباب هذه الزيادة، ومقارنة ظروف سائقي الأجرة في كلا الإمارتين للتعرف على أسباب نقص الحوادث في دبي عنها في الشارقة.

فقد يرجع السبب مثلاً إلى أن نظام تشغيل المرور في دبي يختلف عنه في الشارقة، أو أن عقوبة المخالفات المرورية في دبي أشد منها في الشارقة، وبهذا يمكن أن تستفيد الشارقة من الإجراءات المرورية المطبقة في دبي والتي يمكن أن تؤدي إلى تخفيض عدد حوادث السير التي تقع من سائقي الأجرة بها.

— التوزيع التكراري التجميعي :

لإعادة عرض المعلومات المتضمنة في جدول التوزيع التكراري، يستخدم الإحصائيون أسلوبين، الأول سبق معرفته وهو التوزيع التكراري النسبي، والثاني هو التوزيع التكراري التجميعي المناظر للبيانات.

ويستخدم الأسلوب الثاني كأداة للوصف والتحليل في الحالات التي تتضمن ترتيب المشاهدات تصاعدياً أو تنازلياً، فمثلاً عند دراسة أسباب حوادث السير قد يراد التعرف على الأسباب التي يترتب عليها وقوع عدد حوادث أقل من عشرة، وتلك التي يترتب عليها وقوع حوادث تزيد عن ذلك.

ويتم التمييـز بين نوعين من التـوزيعات التجميعيـة، الأول هو التـوزيع التكراري التجميعي الصاعد، والثاني هو التوزيع التكراري التجميعي الهابط.

وفي النوع الأول (الصاعد)، تحسب التكرارات بتجميع التكرارات المتتالية بدءاً مـن أول تكرار في الجدول الأصلي، وفي الثاني (الهابط) تحسـب التكرارات بتجميع التكرارات المتتالية بدءاً من آخر تكرار في الجدول الأصلي.

فعنـد دراسـة العلاقـة بين أعمار من ارتكبـوا حـوادث سير تحت تأثير الخمر في دائرة مركز بر دبي خلال الفترة من يناير حتى سبتمبر ١٩٩١، وبين حوادث السير والتي وصل عـددها ٢٦ حـادث سير، يمكن استخلاص الجدول التجميعي التكراري الصاعد كما يلي(١).

جدول رقم (٥)

التوزيع التجميعي الصاعد لعينة من ٢٦ حادث سير وقعت تحت تأثير الخمر بدائرة مركز بر دبي حسب أعمار السائقين في الفترة من ١/١/٩١م - ٢١/٩/٩١م

العمـــر	التكرار التجميعي الصاعد لعدد الحوادث	التكرار التجميعي النسبي
أقل من ١٨ عام	صفـر	صفر/٢٦ = صفـر
أقل من ٣٦ عام	صفر + ١٩ = ١٩	١٩/٢٦ = ٧٣٪
أقل من ٥٠ عام	١٩ + ٧ = ٢٦	١٩/٢٦ = ١٠٠٪

المصدر (١)

---

(١) بحث المخدرات والمسكرات وأثرها على حـوادث السير، إعداد الملازم نورة خميس محمد، دورة القيـادات مستوى الإشراف الأول للضبـاط رقم ٢، كلية شرطـة دبي ١٩٩١، ص ٢٨ وما بعدها.

جدول رقم (٦)

التوزيع التكراري التجميعي الهابط لعدد حوادث السير التي وقعت تحت تأثير الخمر بدائرة مركز شرطة بر دبي من ١/١/٩١م - ٢١/٩/٩١م

العمــر	التكرار التجميعي الهابط لعدد حوادث السير التي وقعت تحت تأثير الخمر	التكرار التجميعي النسبي
١٨ أو أكثر	١٩ + ٧ = ٢٦	٢٦/٢٦ = ١٠٠٪
٣٦ أو أكثر	٧ + صفر = ٧	٧/٢٦ = ٢٧٪
٥٠ أو أكثر	صفر	صفر/٢٦ = صفر

المصدر (١) :

ويلاحظ أننا حصلنا على التوزيع التكراري التجميعي النسبي في الجدولين السابقين عن طريق قسمة التكرارات التجميعية في كل حالة من الحالات على العدد الكلي للمشاهدات (الحوادث).

— التوزيع التكراري المشترك لعدد من المتغيرات :

لدراسة العلاقة بين المتغيرات المختلفة، كالعلاقة بين مقدار سرعة السيارة وبين عدد حوادث المرور، أو بين نوع الشخص (ذكر أو أنثى) وبين عدد حوادث السير، يلجأ الباحثون إلى جمع البيانات الخاصة بهذه العلاقة ووضع هذه البيانات في شكل توزيع تكراري مشترك عن طريق تحديد الأوجه أو الفئات المختلفة لكل متغير، ثم تصنيف المشاهدات على أوجه أو فئات هذه المتغيرات في آن واحد.

---

(١) المصدر : المخدرات والمسكرات وأثرها على حوادث السير، مرجع سابق، ص ٢٨ وما بعدها.

جدول رقم (٧)

بيانات عن جنس السائقين المتورطين في حوادث السير

في عينة افتراضية حجمها ٢٥ شخصاً

رقم الشخص	النـوع	وقع حادث	رقم الشخص	النـوع	وقع حادث
١	ذكر	لا	١٢	ذكر	لا
٢	ذكر	نعم	١٣	أنثى	نعم
٣	أنثى	نعم	١٤	ذكر	نعم
٤	أنثى	نعم	١٥	أنثى	لا
٥	ذكر	نعم	١٦	ذكر	نعم
٦	ذكر	لا	١٧	ذكر	نعم
٧	ذكر	لا	١٨	ذكر	لا
٨	ذكر	لا	١٩	ذكر	نعم
٩	أنثى	نعم	٢٠	ذكر	لا
١٠	أنثى	لا	٢١	ذكر	لا
١١	أنثى	لا	٢٢	أنثى	لا
١٢	أنثى	نعم	٢٣	أنثى	نعم
١٣	أنثى	لا	٢٤	ذكر	نعم
			٢٥	أنثى	لا

المصدر : بيانات إفتراضية.

ففي الجدول الإفتراضي الســابق مجموعة بيــانات عن متغيريــن هما نوع الشـخص (ذكـر، أنثى) وعـدد حـوادث السير (نعم، لا) لمفـردات عينــة من ٢٥ شخصاً.

ويوضح الجدول التالي رقم (٨) التوزيع التكراري للمتغيرين في آن واحد لمفردات العينــة، حيث يلاحـظ أن عدد الذكـور في العينة ١٣، وقع لستــة منهم حــادثة سير (نعم) بينما البــاقي (٧) لم تقع منهم حــادث سير (لا)، أما عــدد الإناث فهم (١٢) وقع من (٨) منهن حــوادث سير (نعم)، بينما الباقي (٤) لم تقع منهن حادثة سير.

جدول رقم (٨)

التوزيع التكراري المشترك للنوع ووقوع حادث سير في عينة من ٢٥ شخصاً

حادث سير / النوع	نعم	لا	المجموع
ذكـــر	٦	٧	١٣
أنثـــى	٨	٤	١٢
جميع الأشخاص	١٤	١١	٢٥

المصدر : الجدول الإفتراضي رقم (٧).

— حساب التوزيعات النسبية :

يمكن استخدام جـدول التوزيع التكراري المشترك في حساب العـديد من التوزيعـات التكرارية النسبية. فيمكن حســاب التوزيع النسبي داخل كل صف من صفوف الجدول أو داخل كل عمود من أعمـدته، كما يمكن حساب التوزيع التكراري النسبي المشترك في الجدول ككل.

فمقارنة التـوزيعات النسبية داخل كل صف يوضح لنـا مدى الاختلاف بين الذكور والإناث في التورط في حـوادث السير، وهو ما يوضـحه الجدول رقم (٩) التالي :

جدول رقم (٩)

التوزيع النسبي للذكور والإناث من حيث تورطهم في حوادث السير

حادث سير / النوع	نعم	لا	المجموع
ذكـــر	٤٦٪	٥٤٪	١٠٠٪
أنثـــى	٦٧٪	٣٣٪	١٠٠٪
جميع الأشخاص	٥٦٪	٤٤٪	١٠٠٪

المصدر : الجدول الإفتراضي رقم (٨).

ويلاحظ من الجدول رقم (٩) أن عدد من لا يرتكبون حوادث السير من الرجال أقل من العدد الذي يتورط منهم في هذه الحوادث، وأن الإناث أكثر تورطاً في حوادث السير، وهذا يوضح أن الرجال أكثر احتمالاً على قيادة السيارة والسيطرة عليها من النساء.

أما حساب التوزيع النوعي النسبي داخل كل عمود، فيوضح لنا أن التوزيع النوعي للأشخاص الذين يتورطون في حوادث السير يختلف عن التوزيع النوعي للأشخاص الذين لا يتورطون في هذه الحوادث.

جدول رقم (١٠)

التوزيع النوعي للأشخاص الذين يتورطون في حوادث السير والأشخاص الذين لا يتورطون في هذه الحوادث

حادث سير / النوع	نعم	لا	جميع الأشخاص
ذكر	٤٣٪	٦٤٪	٥٢٪
أنثى	٥٧٪	٣٦٪	٤٨٪
المجموع	١٠٠٪	١٠٠٪	١٠٠٪

المصدر : جدول رقم (٨).

ويلاحظ في الجدول رقم (١٠) أن أكثر مرتكبي حوادث السير من النساء (٥٧٪) وأن معظم من لا يتورطون في هذه الحوادث من الرجال (٦٤٪)، أي أن الرجال أكثر احتمالاً للسواقة من النساء مما يعني أن هناك إرتباطاً بين المتغيرين، أي بين نوع السائق (ذكر، أنثى) وبين حوادث السير.

أما حساب نسبة التكرار في كل خلية من خلايا الجدول إلى العدد الكلي للمشاهدات فإنه يعطينا شكل التوزيع التكراري المشترك للنوع ووقوع حادث السير(١). ويظهر ذلك من الجدول رقم ١١ التالي :

(١) راجع : د. السيد نور، المرجع السابق، ص ٩٧.

جدول رقم (١١)

التوزيع التكراري النسبي المشترك لمفردات العينة

حسب النوع ووقوع حادث السير

حادث سير / النوع	نعم	لا	المجموع
ذكـــر	٢٤٪	٢٨٪	٥٢٪
أنثـــى	٣٢٪	١٦٪	٤٨٪
المجمـوع	٥٦٪	٤٤٪	١٠٠٪

المصدر : جدول رقم (٨).

ويلاحظ أن ٢٤٪ من مفـردات العينة هم من الذكور الـذين يتورطون في حادث السير، وأن ٢٨٪ من هذه المفردات هم من الـذكور الذين لا يتورطون في حادث السير وأن ٣٢٪ من مفـردات العينة هم من الإنـاث الذين يتـورطون في حوادث السير بينما أن ١٦٪ من هذه المفردات هم من الإناث الذين لا يتورطون في حادث السير، كـذلك فإن نسبة الذكـور في العينة تبلـغ ٥٢٪ ونسبـة الإناث تبلغ ٤٨٪.

(ب) السلاسل الزمنية :

هنـاك أنـواع أخـــرى من البيـانـات التي يمكـن أن تعـرض في جـداول إحصائية، دون أن تكـون هذه البيانات تـوزيعات تكرارية، من هـذه الأنواع ما يعرف «بالسلاسل الـزمنية». وتعرف السلاسل الزمنية بأنها مجمـوعة متتالية من القـرارات أو المشاهـدات التي تؤخـذ عادة على فترات زمنيـة متساويـة عن إحدى الظواهر(١).

(١) راجع : د. السيد نور، المرجع السابق، ص ١٠١.

وعلى الرغم من أنه يمكن اعتبار السلسلة الزمنية بيانات كمية، لأن الزمن متغير كمي، إلا أن الخاصية الأساسية لهذه السلاسل هو اعتماد بياناتها على الزمن، ويهدف تحليلها تبعاً لذلك إلى دراسة نمط وشكل هذا الاعتماد. والجدول التالي رقم (١٢) يبين لنا مثالاً لسلسلة زمنية.

جدول رقم (١١)

التوزيع التكراري النسبي المشترك لمفردات العينة

حسب النوع ووقوع حادث السير

السنة	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧	١٩٨٨	١٩٨٩	١٩٩٠
عدد الحوادث	٢٤٥٠	٢٦٠٠	٢٥٠٠	٢٩٠٠	٣٠٠٠	٣٥٠٠

المصدر : بيانات إفتراضية.

وهكذا يمكن من خلال جدول السلاسل الزمنية معرفة التطور الزمني لحوادث السيارات خلال فترة ماضية، وتحليل هذا التطور والاستعانة به للتنبؤ بما يمكن أن يكون عليه عدد الحوادث في المستقبل.

(جـ) البيانات الجغرافية :

يقصد بها التوزيع الجغرافي للظواهر المختلفة، كتوزيع السكان في مناطق الدولة المختلفة، وتوزيع السيارات المسجلة على إدارات المرور المختلفة...وهكذا.

والجداول الإحصائية التي تعتمد على البيانات الجغرافية إنما تركز على البعد الجغرافي لهذه البيانات. والجدول رقم (١٣) التالي يوضح مثالاً للبيانات الجغرافية.

جدول رقم (١٣)

توزيع السيارات المسجلة في إمارات الدولة المختلفة عام ١٩٨٩

الإمـارة	عدد السيارات بالآلاف
أبوظبي	٢٠٠
دبـــي	١٥٠
الشارقة	٨٠
عجمان	٦٠
أم القيوين	٢٠
رأس الخيمة	٤٠
الفجيرة	٣٢
المجمـــوع	٥٨٢

المصدر : بيانات إفتراضية.

(د) الرســوم البيــانية :

تستخدم الرسوم البيانيـة إلى جانب الجداول الإحصائية كأسلوب مكمل لها في شرح وتوضيح الحقائق الأســاسية في البيانات، وتمتاز الرســوم البيانية على الجداول الإحصـائيـة بسهـولة قـراءتها وسهـولـة دلالاتها، فهي تعـرض الإتجاهـات الرئيسيـة في البيانـات بشكل ميسر، وبالتـالي يمكن إستخدامهـا في إجراء المقارنات بين مجموعة البيانات المختلفـة. وتأخـذ الرسوم البيانية أشكالاً متعددة أهمها :

١ ـ الدائرة البيانية :

تستخدم فيهـا الدائرة الهنـدسية للمقـارنة بين القيـم المختلفة للبيـانات الإحصائية، وتعبر مساحة الدائرة عن القيمة المطلوب عرضها بالبيان الإحصائي.

فإذا كان لـدينا جـدول إحصائي بمهن السـائقين الذين ارتكبـوا حوادث سير تحت تأثير الخمر في مركز بر دبي خلال الفترة من ١/١ ـ ١٩٩١/٩/٢١ وعددهم ٢٦ حادثاً كالآتي :

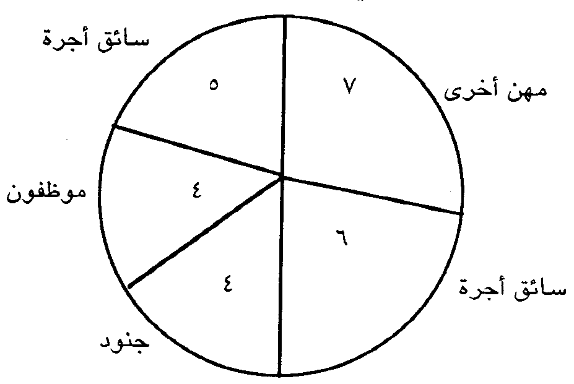
جدول رقم (١٤)

مهن الأشخاص المتورطين في حادث سير في دائرة مركز بر دبي تحت تأثير الخمر في الفترة من ١/١/٩١ - ٢١/٩/١٩٩١م(١)

المهنـة	عدد الحوادث	النسبة المئوية
موظفون	٤	١٥,٤
جنـود	٤	١٥,٤
عاطلين	٥	١٩,٢
سائق أجرة	٦	٢٣,٠
مـهن أخرى	٧	٢٧,٠
المجموع	٢٦	٪١٠٠

المصدر : (١).

ويمكن التعبير بيانيـاً بطريقة الدائرة البيانيـة عن الأرقام التي وردت في الجدول رقم (١٤) السابق كالآتي :



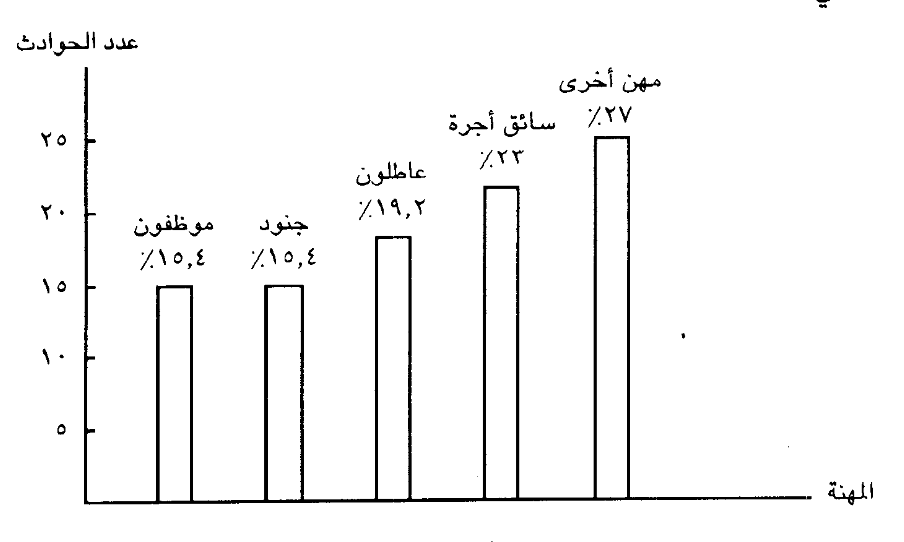
شكل رقم (٢)

رسـم بياني بمهن الأشخاص الذين تورطوا في حادث سير تحت تأثير الخمر خلال الفترة من يناير حتى سبتمبر ١٩٩١ بدائرة مركز شرطة بر دبي

(١) المخدرات والمسكرات وأثرها على حوادث السير، مرجع سابق، ص ٣١.

٣ ـ الأعمدة البيانية :

وتعتبر أكثر الأشكال الهندسية استخداماً لتمثيل البيانات الإحصائية، ويمكن التعبير عن الجدول رقم (١٤) السابق بيانياً بطريقة الأعمدة البيانية كالآتي :



شكل رقم (٣)

رسم بياني بمهن الأشخاص الذين تورطوا في حادث سير بمركز بر دبي تحت تأثير الخمر في الفترة من ١/١ ـ ٢١/٩/١٩٩١م

٣ ـ العلاقات الدالية :

العلاقة الدالية هي علاقة بين متغيرين، أحدهما متغير مستقل والآخر متغير تابع، وهذا المتغير التابع يتبع في تغيره ما يحدث من تغير في المتغير المستقل، ومثالها العلاقة بين سرعة السيارة وبين عدد حوادث السير، فكلما زادت السرعة كلما زادت الحوادث وكلما انخفضت السرعة كلما انخفض عدد حوادث السير. ويعبر عن هذه العلاقة الدالية بأنها علاقة طردية. ويمكن التعبير عنها هندسياً في شكل رسم بياني نخصص فيه المحور الأفقي (س) لرصد القيم المختلفة للمتغير المستقل (سرعة السيارة) والمحور الأفقي (ص) لرصد

قيم المتغير التابع (عدد حوادث السير)(١).

فإذا توافرت لنا بيانات معينة عن سرعة السيارات والحوادث المرتبطة بهذه السرعة كما في الجدول الإحصائي الافتراضي التالي :

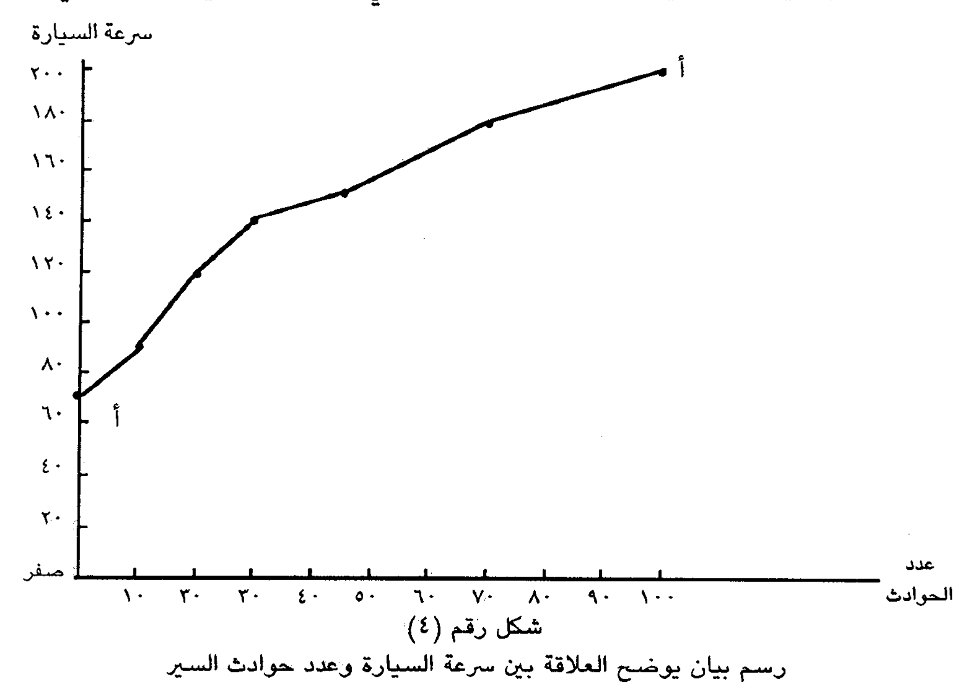
جدول رقم (١٥)

العلاقة بين سرعة السيارة وبين حوادث السير

سرعةالسيارة(س)	١٩٩٠	١٩٩٠	١٩٩٠	١٩٩٠	١٩٩٠	١٩٩٠
عددالحوادث(ص)	٢٤٥٠	٢٦٠٠	٢٥٠٠	٢٩٠٠	٣٠٠٠	٣٥٠٠

المصدر : بيانات إفتراضية.

فإنه يمكن التعبير عن هذا الجدول الحسابي هندسياً كما في الشكل التالي:



شكل رقم (٤)

رسم بيان يوضح العلاقة بين سرعة السيارة وعدد حوادث السير

---

(١) راجع في ذلك : د. محمد حافظ الرهوان : مبادىء علم الاقتصاد (التحليل الإقتصادي الجزئي) دبي ١٩٨٧ ـ ١٩٨٨، ص ٢٦ وما بعدها.

والخط أ أ هـو التعبير الهندسي عن الجدول رقـم (١٥)، وهو ينحـدر من أسفل إلى أعلى ولجهة اليمين دليل على العلاقة الداليـة الطردية بين معدل سرعة السيارة (س) وبين عدد الحوادث المتوقع حدوثها نتيجة هذه السرعة.

والعلاقة الداليـة قد يكون طرفها متغير تابع واحـد وطرفها الآخر متغير مستقل واحد، مثـال ذلك العلاقـة بين مساحة قطعـة أرض مربعـة وبين طول ضلعهـا، إلا أنـه في غـالب الأحيـان يتـوقف المتغير التـابع على أكثـر من متغير مستقل، مثال ذلك العلاقة بين وقـوع الحوادث (متغير تابع) وبين مجموعة من المتغيرات المستقلة ألا وهي سرعة السيارة، وصلاحية المركبة، وهندسة الطريق، وهندسة المرور، وحالة قائد المركبة... إلخ.

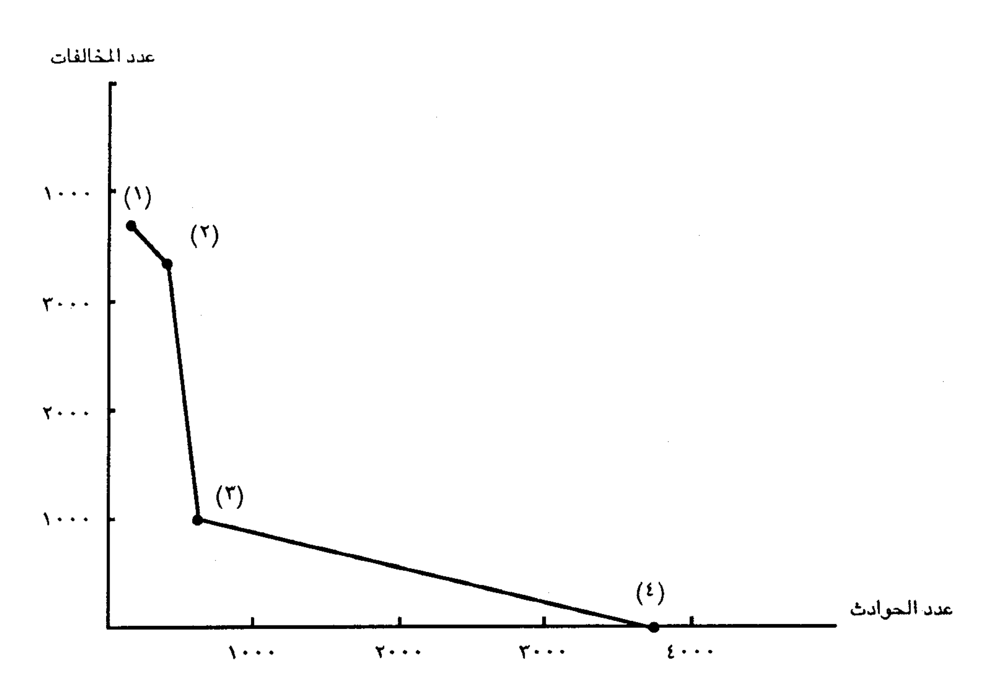
وقد تكون العـلاقة بين المتغير التابع وبين المتغير المستقل عـلاقة عكسية، مثـال ذلك العلاقـة بين عدد المخـالفات التي تحررهـا الشرطة للسيـارات وبين حوادث السير التي تقع، فكلما زاد عدد المخالفـات أي كلما زادت رقابة الشرطة للطـريق كلما قلت عـدد حـوادث السير، وكلما قل عـدد المخـالفـات كلما زادت حوادث السير، ويمكن استخلاص هذه العلاقة من إحصائية الحوادث الصادرة عن إدارة مرور دبي لعام ١٩٨٩، مثال ذلك فـإن الإحصائية توضح أن إجمالي الحوادث التي وقعت نتيجـة السرعـة الــزائدة ٨١ حـادث سير، ووصل عـدد المخـالفات التي حـررت لهذا السبب ٣٥٨٠ مخالفة بينما تسبب الإهمال وعـدم الانتباه في وقـوع ٣٧٢٥ حادث، وبلغ عدد المخالفـات التي حررت لهذا السبب، صفـر، أي لم تحرر مخالفة واحـدة، ويمكن تصميم الجدول الإحصائي التـالي الذي يـوضح هذه العلاقـة العكسية وذلك من واقع إحصائيـة الحوادث المشار إليها :

جدول رقم (١٦)
العلاقة العكسية بين عدد الحوادث وعدد المخالفات

مسلسل	سبب الحادث	إجمالي الحوادث	عدد المخالفات
١	السرعة الزائدة	٨١	٣٥٨٠
٢	عبور الإشارة الحمراء	٢٤١	٣٣٠٢
٣	التجاوز الخاطيء	٣٤٢	١١٢١
٤	الإهمال وعدم الانتباه	٣٧٢٥	صفر

المصدر : إحصائية الحوادث الصادرة عن إدارة مرور دبي لعام ١٩٨٩.

ويمكن التعبير بيانياً عن هـذه العلاقة العكسية بالـرسم الهندسي البياني التالي :



شكل رقم (٥)
رسم بياني لتوضيح العلاقة العكسية بين عدد المخالفات وعدد حوادث السير

ويلاحظ في هذا الرسم أن كل رقم يعبر عن إحداثي عدد المخالفات وعدد الحوادث، وبتوصيل الأرقام الأربعة ببعضها حصلنا على الخط (١، ٢، ٣، ٤) وهو خط يتجه من أعلى إلى أسفل ولجهة اليمين تعبيراً عن العلاقة الدالية العكسية بين عدد المخالفات وعدد حوادث السير(١).

وأياً كان الشكل البياني المستخدم فإنه يجب أن يتوافر فيه مجموعة من العناصر، حتى يفي بالغرض المطلوب، والتي من أهمها(٢) :

(أ) تخصيص المحور الرأسي (ص) لرصد قيم أحد المتغيرين (غالباً المتغير التابع)، وتخصيص المحور الأفقي (س) لرصد قيم المتغير الآخر (غالباً المتغير المستقل).

(ب) يجب أن يكون للشكل البياني عنواناً موجزاً وظاهراً يدل على محتواه ويكتب عند مركز الشكل.

(جـ) يجب كتابة عناوين المحاور ووحدة القياس على كل محور، فمثلاً يكتب على المحور الرأسي عدد الحوادث (بالوحدة أو الألف مثلاً)، وعلى المحور الأفقي مقدار السرعة (كم/ ساعة)، وتكتب هذه المعلومات أسفل المحور لتسهيل قراءتها.

(د) يجب اختيار مقياس رسم على كل محور من المحورين مثل ١ : ١٠٠، أو ١ : ١٠٠٠ بمعنى أن كل وحدة (سم) مثلاً على المحور الرأسي أو الأفقي تمثل ١٠٠٠ وحدة من وحدات المتغير المستقل أو المتغير التابع بحسب الأحوال، ويجب اختيار وتطبيق مقياس الرسم بكل دقة حتى يكون الشكل معبراً عن الظاهرة محل البحث تعبيراً دقيقاً.

---

(١) بجانب طريقة الأعمدة والدوائر والخطوط البيانية، هناك أشكال بيانية أخرى يمكن استخدامها في عرض البيانات الإحصائية مثل المدرج التكراري، والمضلع التكراري والمضلع التجميعي الصاعد والمضلع التجميعي الهابط، والمنحنيات التكرارية المختلفة، ولمزيد من التفصيل حول هذه الطرق. راجع د. السيد نور، المرجع السابق من ص ١٤٣ إلى ص ١٦٦؛ د. فؤاد البهي السيد، المرجع السابق من ص ٤٦ ـ ٧٦.

(٢) راجع في ذلك : د. عبد الله عبد الحليم أبو بكر وآخرين، المرجع السابق، ص ٥٧ ـ ٦٤.

(هـ) يجب كتابة أو رسم جسم الشكل بطريقة واضحة مثل المنحنيات أو الأعمدة المختلفة، فمثلاً يجب فصل الأعمدة عن بعضها بمسافات مناسبة لا تقل عن نصف عمود ولا تزيد عن عرض عمود كامل.

(و) أن يكتب مصدر البيانات التي استخدمت في إنشاء الشكل أسفل الشكل البياني بخط صغير.

(ز) كتابة أية ملاحظات توضيحية أخرى أو رموز تفيد القارىء في فهم الشكل.

(ح) في حالة عرض بيانات سلاسل زمنية يخصص دائماً المحور الأفقي لعرض الفترات الزمنية المختلفة الخاصة بالسلسلة الزمنية، ويخصص المحور الرأسي لرصد القيم المختلفة للظاهرة موضع البحث، ولذلك فإن الأعمدة التي توضح ظاهرة معينة في سلسلة زمنية تكون دائماً رأسية.

(ط) فيما عدا حالة السلاسل الزمنية يراعى وضع الأعمدة التي تمثل الظاهرة حسب ترتيب أطوالها الأصغر فالأطول أو العكس، كما يراعى عدم تكديس عدد كبير من الأعمدة في الشكل البياني الواحد، فيجب أن يتناسب عدد وحجم الأعمدة مع المساحة المتاحة لعرض هذه الأعمدة.

٤ – تحليل البيانات :

بعد تجميع وعرض البيانات وفقاً للطرق السابقة، فإنه يتم فحص هذه البيانات بعناية بهدف إستخراج المعلومات المتوافرة فيها من أجل القدرة على الإجابة على الأسئلة وحل المشاكل والقضايا التي تحددت كأهداف للبحث.

وكان تحليل البيانات فيما قبل عملية صعبة تتطلب مهارة شخصية ودراية بالعلوم الرياضية، إلا أن الإنتشار الواسع للحاسبات الآلية قد أثر تأثيراً بالغاً في عملية تجميع وتحليل البيانات، فأصبحت الحاسبات الآلية تقوم الآن بإجراء جميع العمليات الإحصائية الخاصة بتجميع وتحليل البيانات والتي تتضمنها كتب الإحصاء، ويعتمد الباحثون في ذلك على برامج يعدونها بأنفسهم

أو مجموعة برامج مصممة بمعرفة المتخصصين، وأشهر هذه البرامج وأكثرها إستخداماً هي مجموعة BMDP, SAS, SPSS .

ونتيجة لهذا التطور يكفي للباحث أن يكون عالماً بالعمليات والتحليلات والنتائج التي تؤديها البرامج الإحصائية بالحاسبات الآلية، والقدرة على الإستخدام المادي لهذه الحاسبات في حل المشاكل المعروضة والتوصل إلى النتائج المرجوة، فهذه الحاسبات سهلت القيام بعمليات تجميع البيانات الإحصائية وتحليلها بدرجة كبيرة مقارنة بما كان يتم في السابق في هذا الصدد.

٥ – تحديد النتائج وإتخاذ القرار :

يلي عملية تحليل البيانات سواء باستخدام المهارة الشخصية للباحث أو عن طريق إستخدام الحاسبات الآلية، التوصل إلى نتائج معينة يقوم الباحث بتقييمها في ضوء المعلومات المتاحة عن المشكلة التي يتم بحثها، وعلى أساس هذه النتائج فإنه يقوم باتخاذ القرار المناسب لحل المشكلة في ضوء الظروف المحيطة.

وبطبيعة الحال فإن النتائج التي يتم الحصول عليها والتي توضع أمام متخذ القرار تساعده على وضع بدائل لحل المشكلة أو المشاكل المعروضة وذلك بحسب الظرف والإمكانيات المتاحة. فإذا كانت نتائج التحليلات أسفرت عن أنه يمكن حماية ٩٥٪ من السيارات التي تنحرف عن الطريق إذا أخليت جوانبه لمسافة ٣٣ متراً من بداية طرف الطريق من أي عوائق، وأن ٨٥٪ من هذه السيارات يمكن حمايتها إذا أخليت جوانب الطريق لعشرة أمتار من بداية طرف الطريق من هذه العوائق، فإن القرار الذي سوف يتخذه المختصون في هذا الشأن سوف يرتبط بعدة عوامل من أهمها أثر إزالة هذه العوائق على هندسة الطريق وهندسة المرور، فقد تكون إشارات ضوئية أو أعمدة إنارة أو أسوار أو أشجار وغيرها، وأهم هذه العوامل هي تكلفة إزالة هذه العوائق، فإذا كانت إزالة عشرة أمتار من هذه العوائق يحمي ٨٥٪ من السيارات المنحرفة من

الاصطدام بهذه العوائق، فمعنى ذلك أن حماية ١٠٪ الباقية من السيارات المنحرفة يتطلب إزالة ٢٣ مترا أخرى من هذه العوائق، ولذلك فإن متخذ القرار سوف يقارن بين أثر حماية ١٠٪ من السيارات المنحرفة أمنياً وإقتصادياً، وبين تكلفة إزالة ٢٣ متراً إضافياً من العوائق، وعلى أية حال فإن القرار المؤكد المتصور إتخاذه هو إزالة عشرة أمتار من العوائق من طرف الطريق لأنها تحمي معظم السيارات المنحرفة (٨٥٪) من الاصطدام بعد إنحرافها عن الطريق(١).

٦ - تقييم القرارات التي تم تنفيذها :

يلي عملية إتخاذ القرار، عمليات التنفيذ. ولا ينتهي الأمر عند تنفيذ القرارات ولكن يجب تقييم النتائج التي تحققت بعد التنفيذ، فإذا قرر المختصون مثلاً إجراء تحسينات معينة في الطريق للتخلص من عيب هندسي (شدة انحراف جزء من الطريق مثلاً)، كان يترتب عليه إرتفاع معدل الحوادث في هذا المكان، وأثبتت الدراسات الإحصائية التي أجريت بعد إجراء هذه التحسينات إنخفاض معدل الحوادث، دل ذلك على صحة القرار وصحة الدراسات والتحليلات التي استند إليها، وبالتالي إمكانية تعميم التجربة وإجراء التحسينات في الأماكن الأخرى المماثلة.

ثامناً : الإحصاء والتنبؤ المروري :

يفيد التحليل الإحصائي في استخلاص نتائج وقرارات على معلومات غير كاملة، أي معلومات مستقبلية يمكن التنبؤ بها بناء على البيانات والمعلومات المتوافرة فعلاً. وهذا يتطلب أن يعتمد التحليل الإحصائي على إستعمال مبادىء ونظرية الإحتمالات ومبادىء الإستنتاج أو الإستدلال الإحصائي.

فمثلاً يمكن التنبؤ بأعداد حوادث السير التي يمكن وقوعها مستقبلاً لأي سبب من الأسباب كالسرعة الزائدة أو إنفجار إطار أو عبور الإشارة الحمراء

---

(١) راجع : دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، مرجع سابق، ص ١٧.

وذلك إستناداً إلى الإحصاءات التي أجريت عن سنوات سابقة بأعداد هذه الحوادث، وبالتالي يمكن التفكير في إتخاذ إجراء معين بهدف الحد من حوادث المرور مستقبلاً.

أيضاً يمكن إستخدام مبادىء ونظرية الإحتمال ومبادىء الإستنتاج في التعرف على إحتياجات جهة معينة من رقباء السير الذين توكل إليهم عمليات تنظيم ومراقبة السير في هذه الجهة.

وبصفة عامة فإن أجهزة الكومبيوتر حالياً تساعد كثيراً في إجراء هذه العمليات وإعطاء نتائج كمية دقيقة من المحتمل تحققها في المستقبل، فيتم تغذية الكومبيوتر بالبيانات الإحصائية الحالية، واستخدام البرنامج الخاص بعمليات التنبؤ، فيفيدنا مباشرة وبطريقة سهلة ببيانات كمية عن الوقائع أو الحوادث التي يحتمل وقوعها مستقبلاً.

هناك أيضاً طريقتان شائعتان من طرق التقدير ويستخدمان في حالة عدم تيسر إستخدام الحاسبات الآلية :

الأولى : طريقة الرسم البياني.

الثانية : الطريقة الرياضية.

١ – طريقة الرسم البياني :

وتعتمد طريقة الرسم البياني على نقل البيانات الإحصائية على ورقة رسم بياني، فإذا كانت المشكلة مثلاً هي التعرف على حاجة الجهة من رقباء السير مستقبلاً، ووجدت لدينا البيانات الإحصائية بالأعداد التي تم تشغيلها خلال العشر سنوات الماضية، فإنه يمكن من خلال الرسم البياني التنبؤ بالعدد المطلوب تشغيله في السنة أو السنوات التالية.

وفي إعداد الرسم البياني فإنه يتم تخصيص المحور الرأسي لرصد أعداد رقباء السير والمحور الأفقي يكون ممثلاً للزمن (السنوات المختلفة)، ثم يتم

تكوين خط يمثل الإتجاه العام للتشغيل في كل لحظة زمنية معينة، وقد سبق لنا بيان طريقة الرسم البياني عند شرح موضوع العلاقات الدالية فنحيل القارىء إلى هناك.

٢ - الطريقة الرياضية :

الطريقة الثانية من طرق التنبؤ هي الطريقة الرياضية : وتعتمد هذه الطريقة على تطبيق معادلة الإتجاه العام، وهي معادلة الدرجة الأولى : ص = أ + ب س، فإذا توافرت لدينا البيانات التالية عن تشغيل رقباء السير في مركز بر دبي مثلاً :

جدول رقم (١٧)
تطور أعداد رقباء السير في مركز بر دبي

السنة	العدد
١٩٨٠	٣٠
١٩٨١	٣١
١٩٨٢	٣٢
١٩٨٣	٣٣
١٩٨٤	٣٤
١٩٨٥	٣٥
١٩٨٦	٣٦
١٩٨٧	٣٧
١٩٨٨	٣٨
١٩٨٩	٣٩
١٩٩٠	٤٠
١٩٩١	٤١
١٩٩٢	٤٣

المصدر : بيانات إفتراضية.

فمن خلال هذه البيانات يمكن التنبؤ بالعدد المطلوب تشغيله عام ١٩٩٣م. وبالتعويض في معادلة الدرجة الأولى ص = أ + ب س، حيث ص تمثل عدد رقباء السير، س = الزمن، أ = القيمة التي تأخذها ص عندما س = صفر، ب = كمية التغير في قيمة ص مع كل وحدة تغيير واحدة في قيمة س، أي أنها تمثل ميل المعادلة ($\frac{\Delta \text{ص}}{\Delta \text{س}}$)، ولحساب قيمة أ، ب فإنه يتم إستخدام المعادلتين التاليتين :

مجـ ص = ن أ + ب (مجـ س)(١) (١)

مجـ س ص = أ (مجـ ص) + ب (مجـ س)^{٢} (٢)

حيث تعبر (ن) في المعادلة الأولى عن عدد مرات تكرار (س).

وبتطبيق هاتين المعادلتين على المثال السابق نحصل على النتائج التالية :

جدول رقم (١٨)

السنة	س (١)	ص (٢)	س ٢ (١) × (١)	س ص (١) × (٢)
١٩٨٠	١	٣٠	١	٣٠
١٩٨١	٢	٣١	٤	٦٠
١٩٨٢	٣	٣٢	٩	٩٦
١٩٨٣	٤	٣٣	١٦	١٣٢
١٩٨٤	٥	٣٤	٢٥	١٧٠
١٩٨٥	٦	٣٥	٣٦	٢١٠
١٩٨٦	٧	٣٦	٤٩	٢٥٢
١٩٨٧	٨	٣٧	٦٤	٢٩٦
١٩٨٨	٩	٣٨	٨١	٢٣٧
١٩٨٩	١٠	٣٩	١٠٠	٣٩٠
١٩٩٠	١١	٤٠	١٢١	٤٤٠
١٩٩١	١٢	٤١	١٤٤	٤٩٢
١٩٩٢	١٣	٤٣	١٦٩	٥٥٩
١٩٩٣	١٤	؟	؟	؟
	مجـ س = ٩١	مجـ ص = ٤٦٩	(مجـ س)^{٢} ٨١٩	مجـ س ص ٣٤٦٤

المصدر : بيانات إفتراضية

(١) مجـ ص تعني مجموع قيم ص، فإذا كانت قيم ص = ١، ٢، ٦، ٧، فإن مجـ ص = ١+٢+٦+٧ = ١٦، وهذا أيضاً بالنسبة لـ مجـ س أو مجـ س ص ... وهكذا.

بالتعويض في المعادلتين (١) ، (٢) ينتج ما يلي :

٤٦٩ = ١٣ أ + ٩١ ب (١)

٣٤٦٤ = ٩١ أ + ٨١٩ ب (٢)

بضرب المعادلة (١) في ٧ ينتج ما يلي :

٣٢٨٣ = ٩١ أ + ٦٣١ ب (١)

٣٤٦٤ = ٩١ أ + ٨١٩ ب (٢)

بطرح المعادلتين ينتج ما يلي :

١٨١ = ١٨٨ ب

∴ ب = ١٨١/١٨٨ = ٠,٩

وبالتعـويض بقيمة ب في المعـادلة رقم (١) يمكن الحصـول على قيمة أ كما يلي :

٤٦٩ = ١٣ أ + ٨١,٩

٣٨٧,١ = ١٣ أ

∴ أ = ٢٩,٧

وحيث أن السنة المرغوب التعرف على عدد رقباء السير المطلوب تشغيلهم خلالها هي سنة ١٩٩٣، وتمثل السنة ١٤ في الجدول السابق، وتعادل قيمة س وحيث أن قيمة أ = ٢٩,٧، قيمة ب = ٠,٩.

وبالتعويض عن قيمة كل من س، أ، ب في معادلة الإتجاه العام.

ص = أ + ب س

∴ ص (عدد رقباء السير المطلوبين) = ٢٩,٧ + ٠,٩ × ١٤ = ٤٢,٣

∴ عدد رقباء السير المطلوب تشغيلهم في السنة س أي عام ١٩٩٣ = ٤٢ رقيب سير.

وهكذا يمكن التنبؤ بالأعداد المطلوب تشغيلهم من الموظفين مستقبلاً، وكذلك أعداد الحوادث أو الإصابات أو الوفيات وغير ذلك من التنبؤات وذلك باستخدام معادلة الإتجاه العام كما سبق القول.

تاسعاً : الإحصاء والحاسبات الآلية :

ذكرنا فيما سبق أنه زاد إستخدام الحاسبات الآلية في العمليات الإحصائية، لأنها تؤدي إلى السرعة الكبيرة في تنفيذ الحسابات الإحصائية، وتمكن الباحثين من إجراء عمليات وحسابات ودراسات لم تكن ممكنة قبل اختراع هذه الآلات. ولذلك فإن الأساليب الإحصائية قد تغيرت لتساير هذا التطور في مجال الحاسبات الآلية، ومن هنا نجد أن التطبيقات الإحصائية أصبحت تعتمد اعتماداً يكاد أن يكون كلياً على الحاسبات الآلية. ومن أهم إستخدامات الحاسبات الآلية في مجال الإحصاء ما يلي :

١ – تخزين البيانات والمعلومات بكميات هائلة وبشكل يسهل معه إسترجاعها واستخدامها وتحليلها للإستفادة منها.

٢ – تخزين الأساليب الإحصائية اللازمة لتحليل البيانات.

٣ – إجراءات حسابات إحصائية معقدة في سهولة ويسر دون حاجة إلى التفكير الإنساني.

٤ – مكنت الباحثين من تقليد النماذج التي تصممها الحاسبات الآلية في تكوين نماذج إحصائية، وبالتالي دراسة الخصائص المختلفة لهذه النماذج.

٥ – القيام بعمليات التحليل والإستنتاج أو الإستدلال الإحصائي.

وهذا التطور قد أثر على طريقة وأساليب تدريس الإحصاء، فقل التركيز على طرق إجراء الحسابات المختلفة، وزاد الإهتمام بكيفية التعامل مع البيانات واختيار إستراتيجيات مناسبة للتحليل والقدرة على شرح وتفسير النتائج(١).

---

(١) راجع د. السيد نور، المرجع السابق، ص ٦٢.

وكما سبق القول فإن الإحصائيين يعتمدون في إجراء العمليات الإحصائية باستخدام الحاسبات الآلية على برامج يعدونها بأنفسهم، وعلى مجموعات برامج للحاسب الآلي معدة سلفاً، وأشهر هذه المجموعات المستخدمة BMDP, SAS, SPSS .

عاشراً : المرور وبحوث العمليات :

يقصد ببحوث العمليات تلك الأبحاث والدراسات التي يجريها الفنيون والمتخصصون في علوم الإدارة والرياضيات والإحصاء والإقتصاد والحاسب الآلي والمنطق بالنسبة لمشكلة أو مشاكل معينة بهدف التوصل إلى وضع العلاج اللازم في أسرع وقت وبأكبر قدر ممكن من النجاح وبأقل تكلفة ممكنة(١).

وقد ظهرت هذه الفكرة عقب الحرب العالمية الثانية عندما شكلت قيادة القوات المسلحة البريطانية فريقاً صغيراً من ستة علماء موهوبين لإجراء بحوث حول كيفية رفع كفاءة العمليات الحربية لقوات الدفاع الجوي البريطاني، وعرف هذا الفريق بإسم فريق بحوث العمليات "Operation Research Team" ، وعن طريق الدراسات والخطط التي وضعها هذا الفريق أمكن زيادة القوة الدفاعية لوحدات المدفعية المضادة للطائرات ولأسراب الطائرات الإعتراضية بمقدار عشرين ضعفاً خلال فترة وجيزة رغم عدم حدوث تغيير في الإمكانات المتاحة السابقة(٢).

وتعتبر بحوث العمليات في رأينا عملية تطوير للتكتيك العسكري الذي

---

(١) راجع في ذلك : د. درويش جاكه : مذكرات في بحوث العمليات مقررة على طلبة كلية العلوم الإقتصادية والإدارية، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ١٩٩٠، ص ١.

(٢) محمد أحمد بن فهد : إستخدام بحوث العمليات في المجال الشرطي، بحث مقدم إلى المؤتمر الشرطي الأول لتطوير العلوم الأمنية، المدخل الكمي لإدارة الشرطة، الذي نظمه مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي عام ١٩٩١، سلسلة إصدارات المركز، الإصدار الثالث عشر، ١٩٩١، ص ٢.

تستخدمه الجيوش في العمليات الحربية، أي تطوير للخطط الهجومية والدفاعية لهذه القوات إستناداً إلى العلوم المعرفية التقليدية والحديثة وبصفة خاصة علوم الإدارة والإحصاء والحاسبات الآلية.

ونظراً للنتائج المبهرة التي حققتها بحوث العمليات في المجال العسكري، فقد بدأ التفكير في إستخدام أساليبها في المجالات المدنية خاصة في مجال إنتاج السلع والخدمات في المشروعات الخاصة، وكذلك عمليات إنتاج الخدمات في المنظمات والإدارات الحكومية.

وتبدو أهمية إستخدام (بحوث العمليات) في المجال الإداري ومنه المجالات الشرطية، أنها «أصبحت مدخلاً فعالاً للتنبؤ والتخطيط بشكل عام، وتقوم أدواتها على معالجة إحصاءات وبيانات كمية بما يساعد على تصور مستقبلي للموقف وفق إحتمالات لوقوع أحداث معينة في ظروف تتباين في درجة تعقيدها، وبالتالي تصمم خطط ونماذج بديلة لمواجهة هذه المواقف والظروف»(١).

وتعتمد بحوث العمليات على عدة أساليب علمية في التحليل والإستنتاج أو الإستنباط واتخاذ القرارات أهمها البرمجة الرياضية ونموذج النقل والتحليل الشبكي والتحليل الماركوفي، ونظرية المباريات والمحاكاة وصفوف الإنتظار ونماذج الإحلال والرقابة على المخزون والبرمجة الديناميكية والرقابة الرياضية (السيرنيكس)(٢).

---

(١) د. سيد أحمد مصطفى : تخطيط عمليات الشرطة، بحث مقدم إلى المؤتمر الشرطي الأول لتطوير العلوم الأمنية «المدخل الكمي لإدارة الشرطة» الذي نظمه مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي، ١٩٩١، ص ١٨.

(٢) راجع في إعطاء فكرة مختصرة عن هذه الأساليب، محمد أحمد بن فهد، المرجع السابق ص ٣ ـ ٦، د. فريدون محمد نجيب : إستخدام التحليل الشبكي في تخطيط العمليات الشرطية الحرجة، بحث مقدم إلى المؤتمر الشرطي الأول لتطوير العلوم الأمنية «المدخل الكمي لإدارة الشرطة». دبي، ١٩٩١، ص ١٥.

وفي المجال المروري يمكن إستخدام أسلوب صفوف الإنتظار لتقليل والحد من الإختناقات عند التقاطعات التي بها إشارات ضوئية، فيمكن عن طريق التخطيط الشرطي حساب المعدل المتوقع لتدفق السيارات في الساعة الواحدة خلال ساعات اليوم المختلفة، وعلى قدر زيادة هذا المعدل يمكن إطالة الضوء الأخضر، بحيث يتناسب زمن الإضاءة الخضراء مع معدل مرور السيارات تناسباً طردياً في التقاطعات المختلفة، وذلك حتى لا يحدث إختناق مروري في الطرق التي يكون معدل تدفق السيارات بها مرتفعاً. وتكفل الحاسبات الآلية حل هذه المشكلة وفقاً للطرق العلمية الحديثة.

أيضاً يمكن إستخدام فكرة أو أسلوب تحليل شبكات الأعمال في علاج أو مواجهة الإختناق المروري عند وقوع حادث مروري في أقل وقت ممكن، ويسمى هذا الأسلوب وفقا لهذه الصورة بأسلوب المسار الحرج(١).

حادي عشر : التخطيط المروري :

تبدو أهمية الخدمات المرورية في أنها تؤمن سلامة مستعملي الطرق من السيارات والمشاة والحيوانات، وتساهم في انسياب حركة المرور، مما يؤدي إلى توفير وحسن استغلال وقت الأفراد الذين لا خيار لهم في استخدام الطرق في الذهاب من وإلى المنزل ومكان العمل أو أي مكان آخر يرغبون فيه، كما أنها تعمل على تيسير عمليات النقل للسلع والخدمات من أماكن الإنتاج إلى أماكن التوزيع والإستهلاك، أيضاً المحافظة على أرواح وصحة المواطنين بتيسير نقل المرضى إلى أماكن المستشفيات والعلاج، كما تعمل بطريقة غير مباشرة على تحقيق الاستقرار الإجتماعي والإقتصادي والسياسي، بما تحققه من فائض في استهلاك الصحة أو الوقت أو التفكير، وإظهار تقدم وحضارة الدولة من خلال

(١) أسلوب تحليل شبكات الأعمال يتضمن أسلوبين هما : ١ - أسلوب المسار الحرج، ٢ - أسلوب تقييم ومراجعة البرامج، وللمزيد من شرح هذين الأسلوبين، راجع د. درويش جاكه، المرجع السابق، ص ١٦ وما بعدها؛ د. فريدون محمد نجيب المرجع السابق، ص١٨.

تقدم ورقي خدمات المرور بها مما يعطي انطباعاً عالمياً مقبولاً عنها، فيكون هذا العامل مصدر جذب للسياحة والاستثمار، فمما لا شك فيه أن سوء الطرق والخدمات المرورية لها نتائج سلبية شديدة على إمكانية الإستفادة من الاستثمارات الأجنبية بل والمحلية وتدفق رأس المال الأجنبي والموارد السياحية إليها.

وهذا يتطلب إستخدام الأساليب الحديثة في إدارة الخدمات المرورية، ومن هذه الأساليب بحوث العمليات والحاسبات الآلية التي تساهم في تخطيط الخدمات المرورية ورفع كفاءتها وفاعليتها وتقديمها للجمهور في أفضل صورة ممكنة، وهو ما سبق أن أعطينا عنه فكرة موجزة تتعلق بهذه الأساليب.

وإذا كان تخطيط العمليات الشرطية في مجالات معينة كالمجالات الأمنية (فض الشغب، تطهير الأوكار الإجرامية، حماية الشخصيات الهامة)، وتطبيق بحوث العمليات كوسيلة للتخطيط والتنفيذ، يتميز بنوع من عدم التأكد من النتائج المستهدفة، لخضوع هذه العمليات لعوامل بيئية وسياسية وإجتماعية وإقتصادية خارجة عن سيطرة نظام العمليات في هذه المجالات، إلا أن مخاطر عدم التأكد هذه تكون بدرجة أقل، بل قد تتلاشى في مجال العمليات أو الخدمات المرورية.

فإذا كان إستتباب الأمن هو النتيجة المستهدفة من العمليات الشرطية في المجالات الأمنية، وهي نتيجة لا يمكن الجزم بإمكانية تحققها كاملة، فإن النتائج المستهدفة من التخطيط للعمليات الشرطية في مجال المرور يتصور حدوثها كاملة ويمكن قياس معدلات نجاحها بمعايير مختلفة كمعدل الحوادث أو معدل الوقت الذي يقضيه الأفراد بين منازلهم وأماكن العمل (أخذ عينة عشوائية)، أو معدل إستهلاك الطاقة وغير ذلك من المعايير أو المؤشرات أو الدلائل.

ويعني التخطيط المروري بتصميم أهداف إستراتيجية وتكتيكية بناء على تقديرات الطلب على الخدمات المرورية، وتحديد أسلوب تحقيق هذه الأهداف من

خـلال تقـدير وتـدبير وتـرتيب المدخـلات والموارد البشرية والماديـة لعمليـات مستقبلية وذلك في ظل قيود أو محددات بيئية داخلية أو خارجية(١).

والتخطيط المروري لا يقتصر فقـط على التخطيط للعمليـات المروريـة (هنـدسة المرور) التي تهدف إلى تسيير حـركة المرور بـانتظام واضطـراد، أي نظـام التشغيل اليـومي لحركـة المرور، ولكن يمتـد أيضـاً للتخطيط للحـد من حوادث السير، ورفع كفاءة السـائقين، وتحسين هندسة الطرق وكـذلك هندسة السيارة من أجل تحقيق السلامة والأمان لكل مستعملي الطريق ومستخدميه.

وهنـاك العـديد من العـوامل التي تـؤثـر في التخطيط المروري من حيث أسلوب إعداده وتنفيذ الخطط المرورية، وبالتالي النتائج المترتبة على هذا التنفيذ. وهذه العوامل قـد تكون عوامل بيئية كالتضاريس والمنـاخ والعادات والتقاليد، وعـوامل سياسيـة داخليـة أو خـارجية، فـالمشـاكل السيـاسية تجعل الأفـراد يخرجون على النظام، ومنه نظم وتعليمات المرور. ووضع الخطة المرورية يجب أن يضع في اعتبـاره هذه المتغيرات، أيضـاً فإن التشريعـات السائدة والمستـوى الثقافي لـلأفراد وظروفهم الإجتماعيـة والإقتصادية وظروف البنـاء والتنمية في الدولة، وكذا التطور والتقدم التكنولوجي كلها عوامل تؤثر في سلوك وتصرفات المختصين والأفـراد في مجال المرور وتـوجب على القـائمين بـالتخطيط المروري مراعـاتها والتصدي لحلهـا عند قيامهم بـوضع الخطط المرورية الـلازمة لحل مشـاكل المرور التي تكون مـرتبطة ومتـوقفة على عـامل أو أكثر من العـوامل المشار إليها.

---

(١) راجع : د. سيـد أحمد مصطفى : تخطيط عمليـات الشرطـة «المفهـوم ـ الأدوات ـ المحددات» بحث مقدم في المؤتمر الشرطي الأول لتطوير العلـوم الأمنية الذي نظمه مركز البحوث والـدراسات بشرطة دبي، منشورات مـركز البحوث والـدراسات، دبي، ١٩٩١، ص ١٣. ولمزيد من المعرفة حول مفهوم التخطيط بصفة عامة وعناصره وشروطه راجع د. مصطفى محمود عفيفي : مبادىء وأصـول علم الإدارة العامة، الجزوء الأول، أركان العملية الإدارية، الطبعة الأولى، دبي ١٩٩٠، ص ١٢٣ ومابعدها.

وكما هـو معـروف فإن االتخطيط المروري، مثلـه مثل أي تخطيط آخـر يعتمد على التنبؤ المستقبلي للمشاكل المرورية واقتراح الحلول اللازمة لمواجهتها. والتنبؤ قـد يكون نوعيـاً كالتنبؤ بالحوادث المروريـة المختلفة، وقد يكـون كمياً يتضمن تقديراً لعـدد الحوادث المتوقع حدوثها من كل نـوع من هذه الأنواع في المستقبل.

وكلما كـانت المعلـومـات التي يستند إليهـا المختصـون، في بنـاء الخطط المرورية سليمة ودقيقة وحديثة، كلما كانت تـوقعات المشاكل ومواجهتها قريبة من الصواب، مما يحمل في طياته احتمالات كبيرة لنجاح هذه الخطط المرورية في تحقيق الأهداف والاستراتيجيات المرجوة.

بنـــاء على مـا سبق فإن التخطيـط بمعنى التنبـؤ ووضـع إستراتيجيـــة مستقبلية لمواجهـة مشكلة معينة يمكن إستخـدامه في جميع المجـالات المرورية وعلى الأخص في المجالات التالية :

١ – هندسة الطريق.

٢ – هندسة المرور.

٣ – هندسة السيارة.

٤ – التحقيق المروري.

٥ – الوقاية من حوادث السير.

كل ذلك بهدف تحقيق سيولة في حركة السير بالطرق الداخلية والخارجية في الدولة وتأمين سلامة جميع مستخدمي هذه الطرق.

القسم الثاني

حـوادث السـير

القسم الثاني

حـــوادث السـير

تعتبر حوادث السير من أهم الأخطار التي يـواجه بها الإنسان في العصر الحديث، فكما سبق القـول فإن عـدد القتلى والمصابين في حـوادث السير يفـوق الأعداد المقابلة التي تسببها الحروب.

ففي ألمانيا الغـربية مثـلا يصل متوسط عـدد القتلى في السنوات الأخيرة ١٤,٠٠٠ شخص سنوياً وعدد ١٤٦,٠٠٠ سنويـاً يصابون بإصـابات خطيرة وعدد ٣٤٠,٠٠٠ سنوياً إصابات خفيفة(١).

كما يوضـح الجدول التالي أعداد الوفيات والإصابات التي حدثت في بعض الدول العربية عام ١٩٨٥.

جدول رقم (١٩)

ضحايا حوادث السيارات في بعض الدول العربية لعام ١٩٨٥

الـدولـة	عدد الوفيات	عدد المصابين	عدد الحوادث	عدد المركبات	عدد السكان	مواطن لكل سيارة	لكل ١٠٠٠٠سيارة	
							وفاة	مصاب
الإمارات	٢٨٨	٥,٦٠١	٢١,١٨٩	٢٥٣,٢٢٩	١,٦٢٢,٤٦٤	٦,٤	١١,٤	٢٢١
الكويت	٢٩٧	—	—	٦٩٨,٠٠٠	١,٦٧٢,٠٠٠	٢,٤	٤,٢	—
مصر	٦,١٠٠	—	٣٠,١٠٠	٤,٢٥٠,٠٠٠	٥٠,٠٠٠,٠٠٠	١٢	١٤	—
الأردن	٥٢٤	٨,٤١٤	٦,٤٨٠	٢٣٩,٠٠٠	٢,٦٧٤,٠٠٠	١١	٢٢	٣٥٢
تونس	١,١١٤	١٠,٧٢٣	٨,٥٥٦	٤٧٥,٠٠٠	٧,٠٠٠,٠٠٠	١٥	٢٣	٢٢٨
المغرب	٢,٠٧١	٣٢,١٩٢	٢٤,١٠٠	٧٥٠,٠٠٠	٢١,٤٦٥,٠٠٠	٢٩	٢٨	٤٣٠
البحرين	٨٠	—	—	٢٤,٠٠٠	—	—	٣٣	—
الجزائر	٣,٥٤٧	٣٧,٩٣٦	٣٥,٣٠٨	١,٠٧١,٠٠٠	—	—	٣٣	٣٥٤
السودان	٥٩٨	٦,٣٩٢	٥٩,١٩٦	١٣٠,٠٠٠	٢٢,٠٠٠,٠٠٠	١٧٠	٤٦	٤٩٢

المصدر :(٢)

(١) دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ٦٥.
(٢) مجلة طريق السلامة الصادرة عن الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، العدد ٩ السنة الثالثة، كانون الثاني، ١٩٨٧.

ويوضح الجدول السابق مدى الخسائر البشرية التي تصاب بها الدول العربية، كغيرها من دول العالم، نتيجة حوادث السير، ويكفي أن نعرف أن عدد الوفيات في هذه الدول، وهي تسع دول عربية فقط من ضمن ٢١ دولة عربية، وصل في عام ١٩٨٥ (١٤٦١٩) شخصاً، بخلاف الإصابات التي وصلت في دولة واحدة خلال هذا العام وهي دولة الجزائر (٣٧٩٣٦) مصاباً، وهذا يدل على مدى الفداحة التي تصاب بها القوى البشرية سنوياً في الدول العربية من جراء حوادث المرور.

هذا عن الضحايا، ناهيك عن الخسائر المادية والاقتصادية والتي قدرت في دولة مثل ألمانيا الغربية بما يقارب ٢ مليار مارك ألماني (حوالي مليار دولار) سنوياً نتيجة عدم استعمال العديد من السائقين لحزام الأمان فقط، فما بال الخسائر الإجمالية التي تتحملها هذه الدولة وغيرها من الدول نتيجة وقوع الحوادث سنوياً(١).

وبسبب هذه الخسائر البشرية والمادية التي تنتج عن حوادث المرور، فإن جميع دول العالم تحاول التعرف دائماً على أسباب هذه الحوادث، لأن ذلك يساعد على وضع الحلول، واتخاذ الإجراءات الكفيلة بالقضاء على هذه المسببات. ومن هنا يبدو ويظهر الدور الهام الذي يقوم به محقق حادث السير، فتخطيطه لحادث السير وبيان أسبابه يعتبر المرجع الذي يعتد به المختصون في التعرف على جميع أسباب الحوادث، ومعرفة العوامل المؤدية لوقوعها، من أجل القضاء على هذه العوامل، وذلك لحماية المجتمع من ويلات وأخطار حوادث السير.

وهذا الدور الهام الذي يقوم به محقق حوادث السير والمسئوليات الملقاة على عاتقه، يستلزم أن يكون على درجة من الكفاءة والخبرة ولديه المؤهلات الفنية والقانونية التي تعينه في تحقيق حادث السير تحقيقاً سليماً ومتكاملاً،

(١) دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ٦٩.

ومعرفة الأسباب الظاهرة والخفية، أي التي تخفي على غير المتخصصين، والتي تؤدي إلى وقوع حادث السير.

ومن هنا فإن موضوع تحقيق حوادث السير يكون له شقان، الأول هو وقوع حادث السير والثاني هو تحقيق هذه الحوادث بمعرفة المتخصصين، وسوف نتبع في عرض هذين الشقين ترتيباً يتفق مع عنصر الوقت، أي وقت وقوع الحادث، ووقت إجراء التحقيق، فنبدأ أولاً بدراسة حوادث السير، لأن الحادث يقع أولاً، ثم يلي ذلك دراسة تحقيق هذا الحادث، لأنه يكون لاحقاً لوقوع حادث السير.

بناء على ما تقدم فإن القسم الثاني من هذه الدراسة سوف يتضمن الأبواب الأربعة التالية :

الباب الأول : التعريف بحادث السير ومراحل وقوعه وأسبابه العامة ونتائجه.

الباب الثاني : الأسباب الواقعية لحوادث السير.

الباب الثالث : أنواع حوادث السير.

الباب الرابع : تحقيق حوادث السير.

الباب الأول

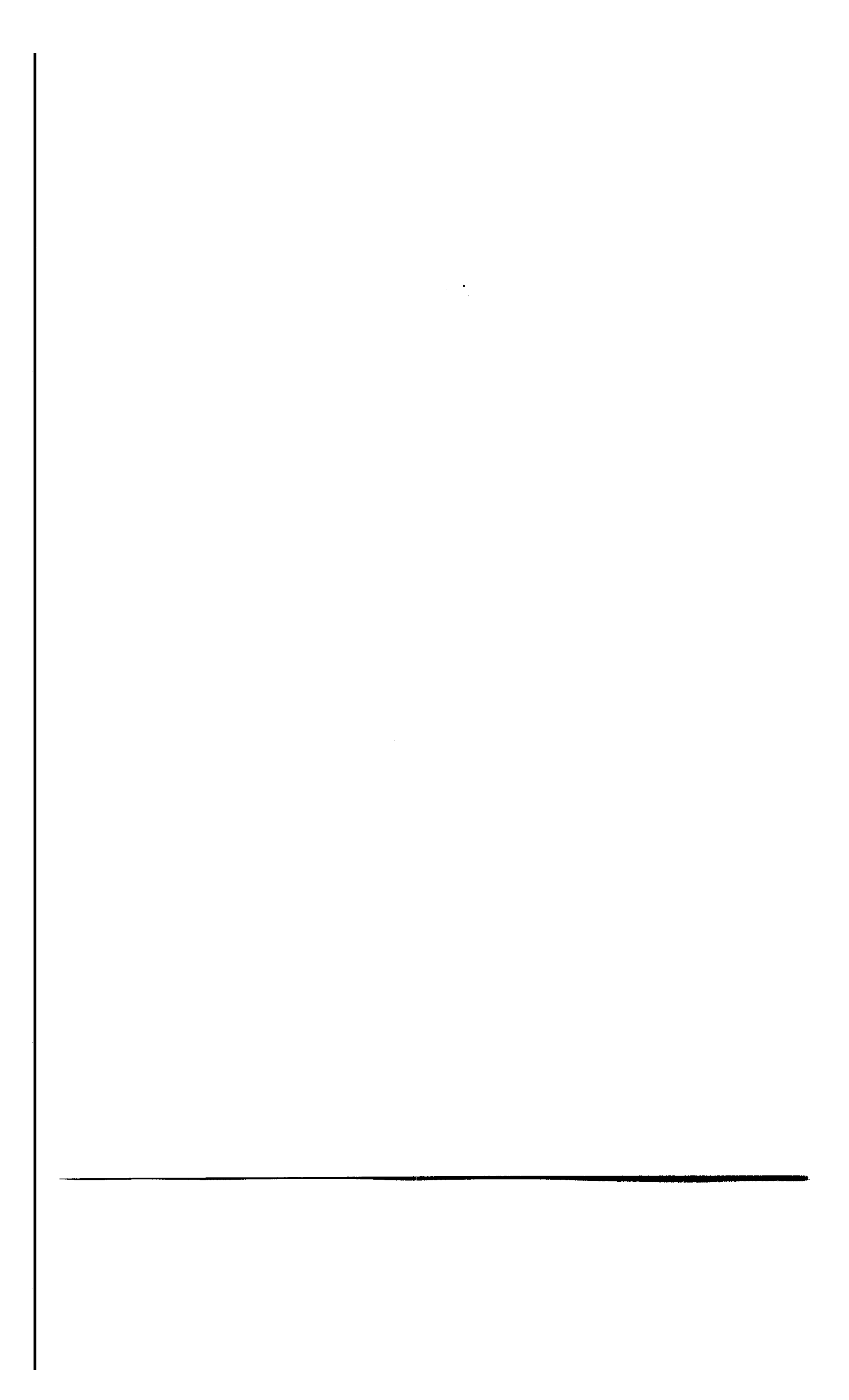
التعريف بحادث السير ومراحل وقوعه وأسبابه العامة ونتائجه

يتضمن هذا الباب الفصول التالية :

الفصل الأول : التعريف بحادث السير ومراحل وقوعه.

الفصل الثاني : الأسباب العامة لحوادث السير.

الفصل الثالث : نتائج حوادث السير.



الفصل الأول
التعريف بحادث السير ومراحل وقوعه

يعرف حادث السير بأنه واقعة تصادم أو تدهور أو دهس أو إنزلاق أو غيرها، تقع من إحدى المركبات أثناء حركتها في الطريق العام، وينتج عنها الوفاة أو الإصابة أو الخسائر في الممتلكات(١).

ويتضح من التعريف السابق أن القول بوجود حادث سير يتطلب توافر الشروط التالية :

أولاً : وقوع الحادث :

والحادث هو واقعة معينة تحدث في مكان وزمان معين وينتج عنها آثار سيئة كالوفاة أو الإصابة أو الخسائر في الممتلكات.

وهنا نفرق بين الحدث وبين الحادث، فالحدث هو أيضاً واقعة معينة وينتج عنها آثار قد تكون سيئة، وفي هذه الحالة يتفق الحدث مع الحادث، وقد تكون نتيجة الحدث سعيدة كالزواج(٢).

---

(١) قارن : المحامي عدنان عبد المجيد، المرجع السابق، ص ١٧.

(٢) هناك أيضا ما يطلق عليه الحدوث، ومعناه كون شيء لم يكن وأحدثه الله فحدث، وحدث أمر أي وقع.

وفي حديث بني قريظة : لم تُـقْـتَـلْ من نسائهم إلا امرأة واحدة كانت أحدثت حدثاً، قيل أنها سمت النبي ﷺ.

وَحَدَثَانُ الدهرْ وحوادثه بمعنى نُوَبُه وما يحدث منه، واحدها حادث، وكذلك أحداثه واحدها حَدَثٌ، فهناك الحوادث مثل حوادث المرور ومفردها حادث، وهناك أحداث =

ثانياً : أن يقع الحادث من إحدى المركبات :

والمركبة هي كل شيء تستعمل في نقل الإنسان أو الحيوان أو البضائع، سواء كانت تدار بالكهرباء كالقطارات أو آلة الاحتراق الداخلي، كالسيارات والدرجات النارية أو بقوة دفع الإنسان كالدرجات الهوائية، وعربة اليد أو الجر الحيواني كوسائل النقل البطيء.

فلابد أن تكون المركبة أو السيارة أو الدراجة طرفاً في حادث السير، وغالباً ما تكون هي المتسببة في الحادث، عن طريق اصطدامها بأي آلة سير أخرى على الطريق أو بالممتلكات العامة أو الخاصة أو الإنسان أو الحيوان.

ويثور التساؤل هل يقع حادث مروري إذا كان الحادث قد تسبب فيه دراجة هوائية أو عربة يد ضد إنسان أو حيوان أو ضد الممتلكات العامة أو الخاصة، بمعنى أنه لم يكن طرفاً في الحادث سيارة أو مركبة ميكانيكية؟.

وفقاً للمادة (٢) من قانون حركة السير في إمارة دبي الصادر سنة ١٩٦٧ فإن المركبة تعني كل مركبة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربة أو جهاز آخر يمكن تسييره على الطريق سواء بواسطة قوة ميكانيكية أو بأية واسطة أخرى (قوة طبيعية كقوة الإنسان أو الحيوان)، ولا يشمل هذا التعريف عربة الأطفال.

فوفقاً للنص السابق تعرف المركبة بأنها أية واسطة نقل يمكن تسييرها على الطريق بواسطة قوة ميكانيكية أو بأية واسطة أخرى، وهذا يعني أن

= الدهر، أي وقائعه ومفردها حدث، وفي ذلك أيضاً محدثات الأمور، ما ابتدعه أهل الأهواء من الأشياء التي كان السلف الصالح على غيرها. وفي الحديث إياكم ومحدثات الأمور، جمع مُحْدَثَةْ بالفتح، وهي ما لم يكن معروفاً في كتاب ولا سنة ولا إجماع. واستحدثتُ خبراً، أي وجدتُ خبراً جديداً.

(راجع في ذلك لسان العرب لابن منظور، الجزء الثاني، دار المعارف بالقاهرة، بدون سنة طبع، ص٧٩٦.

تعريف المركبة ينطبق على وسائل النقل التي لا تدار بـالقوة الميكانيكية، ومثالها الدراجات الهوائية وعربات اليد التي يجرها الإنسان أو الحيوان.

فإذا عرفنا حادث السير بأنـه ذلك الحادث الذي يقع في الطريق العام من مركبة متحركة ضد إنسان أو حيوان أو ممتلكات، ولم نشترط أن تكون المركبة التي تورطت في الحادث مركبـة ميكانيكية، فإننا نكون أيضاً أمـام حادث مرور إذا وقع الحادث من مـركبة غير ميكانيكيـة كالعـربات التي يجرهـا الإنسان أو الحيوان.

والمادة الثانية المشار إليها، استبعـدت من تعريف المركبة بالمعنى السابق عربـات الأطفال، فإذا وقع حـادث تصادم مثلاً بين عـربة أطفـال وأحد المارة، ونتجت عنه إصـابات فإننـا لا نكون أمـام حادث سير يختص بتحقيقـه رجال المرور، ولكن أمام حادث عادي يختص بتحقيقه رجال الشرطة العاديين.

ونظراً لأن قانون حركة السير في إمارة دبي لم يستبعد من المركبات التي تخضـع لأحكامه عربات اليد التي يجرها الحيوان أو الإنسان، لذلك فإن الحادث الذي يقع من هذه المركبات يعتبر حادث سير يخضـع لأحكام هذا القانون.

وهـذا معناه أنـه إذا نص أحد قـوانين السير على تعريف المركبـات، ولم يدخل فيها عـربات اليد، فإن الحادث الذي يقع منهـا لا يعتبر حادث سير وفقاً لأحكام هذا القانـون، ولكن يعتبر حادثاً عادياً يختص بتحقيقـه الشرطة العادية ولا ينطق عليه قانون السير.

ثالثاً : أن يقع الحادث بسبب المركبة :

فيشترط لوجود حـادي السير أن تكون المركبة طرفـاً فيه وأن تكون هـي السبب في وقوعه. بناء على ذلك فإن حادث السير يقع إذا كانت المركبة متحركة وصدمت مركبـة أخرى أو إنسان أو حيوان أو أية أشياء ماديـة كالرصيف أو الأشجار أو الأسوار وغيرها.

فإذا كانت المركبة أو السيارة واقفة ثم احترقت مثلاً، فلا يعد ذلك حادثا مرورياً، وينطبق نفس الحكم إذا اصطدم إنسان أو حيوان بمركبة كانت واقفة وقوفاً سليماً بأحد المواقف الجانبية على الطريق. لكن إذا اصطدمت مركبة متحركة بأخرى واقفة نكون أمام حادث مروري لأن المركبة المتحركة كانت طرفاً في هذا الحادث.

كما يجب أن يقع الحادث نتيجة تحرك المركبة حتى يكون الحادث حادثاً مرورياً، فإذا سقط شخص لخطأ منه أمام مركبة متحركة ولم تصبه المركبة واتضح أن هذا الشخص قد توفي نتيجة هبوط مفاجىء في القلب فلا يتوافر حادث المرور إلا إذا ثبت أن الوفاة سببها الخوف المفاجىء من التعرض للدهس وكانت حركة المركبة هي التي أحدثت لديه هذا الشعور بالخوف، فهنا نكون أمام حادث سير لأنه وقع أثناء وبسبب تحرك المركبة.

بالمثل فإن الإصابات الجسدية التي يصاب بها الشخص أثناء صعود مركبة أو سيارة أو أثناء النزول منها وهي واقفة، وكذلك الإصابات الناتجة عن عمليات تحميل وتفريغ السيارات لا تعتبر حوادث سير.

لكن إذا تطايرت حمولة السيارة أو جزء منها أثناء سير السيارة واصطدمت بسيارة أخرى واقفة أو متحركة أو أصابت إنساناً أو حيواناً من مستعملي الطرق أو أحدثت إتلافاً في ممتلكات عامة أو خاصة فإن هذه الواقعة تمثل حادث سير لأنها نتجت أثناء وبسبب تحرك المركبة.

أيضاً إذا أوقف شخص سيارته في مكان للوقوف ولكن بطريقة خاطئة بحيث كان جزء منها في نهر الطريق، أو إذا قام الشخص بإيقاف سيارته كاملة في عرض الطريق، ونتج عن ذلك اصطدام حيوان أو إنسان أو دراجة هوائية بها، فإن الحادث في هذه الحالة يعتبر حادثاً مرورياً رغم أن السيارة التي تسببت في الحادث لم تكن متحركة، وهذا الحكم نجده في الجزء رقم ١٧٠ من قانون السير على الطرق الصادر عام ١٩٨٨ في بريطانيا، حيث نصت هذه الفقرة على أنه «إذا ترتب على وجود سيارة في الطريق وقوع حادث نتج عنه

جرح أو إصابة إنسان بخلاف سـائق هذه السيارة أو خسارة لمركبة أخرى أو لمقطورة أو لحيوان أو لأية ممتلكـات فيجب أن يقف سائق السيارة المتسببة في الحادث، وفي حـالـة الضرورة يمكن لأي شخص أن يوقفـه ويحصل منـه على إسمه وعنوانه وإسم مالك السيارة وعلاماتها المميزة...»(١).

والمهم في النص السبق أنـــه لم يشترط أن تكـون السيــارة المتسببـة في الحادث متحـركـة في الطريـق، ولكنه إكتفى بـأن تكون مـوجـودة في الطـريق، وبشرط أن تكون هي المتسببة في الحادث(٢).

وهناك البعض الذي يشترط أن تكون المركبة المتسببة في الحادث متحركة حتى نكون أمام حادث سير، فإذا كانت المركبة المتسببة في الحادث غير متحركة فإنه يعتبر ذلك مجرد حادثة عادية وليست حادث سير(٣).

إلا أننا نـرى أن حادث السير يكون متوافـراً بمجرد أن توجـد المركبة في الطريق، ونتــج عن وجودها وقـوع حادث أدى إلى جـرح أو إصابـة إنسـان أو حيوان أو تلفيات بأية ممتلكات عامـة أو خاصة. والشرط الوحيد أن تكون هذه المركبة هي المتسببة في الحادث الذي وقع على الطريق العام.

ويظهر الفرق بين الرأيين أنه في حـالة الرأي الأول لا ينطبق قانون السير

---

(١) راجع في ذلك :

Jack English & Brain English: Police Training Mannual, b-ed., London, 1989, pp. 208.

(٢) النص الإنجليزي للجزء ١٧٠ من قانـون المرور الإنجليزي الصادر سنة ١٩٨٨ والمشار إليه في المتن يقرأ كالتالي :

"If owing to the presence of a motor vehicle on a road, an accident occurs whereby personal injury is caused to a person other than the driver of that motor vehicle or damage is caused to a vechile other than that motor vechile or a trailer drawn by that motor vechile...".

راجع المرجع السابق، ص ٢٠٨.

(٣) راجع في ذلك : العميـد مصطفى البيلي : هيكل المرور ومشكلاتـه وتحقيق حوادثـه، من مطبوعـات كلية الشرطة بـالقاهرة، ١٩٨٦، ص ٧١؛ المحامي عـدنان عبد المجيـد، مرجع سابق، ص ١٧.

على السيارات غير المتحـركة والتي تورطـت في الحادث، أما وفقاً للـرأي الثاني فإن قانون السير ينطبق في هـذه الحالة ويلتزم به سـائق هذه المركبة ويخضع لجميع الأحكام الـواردة فيه، بما فيها القواعد التي تنـص على عقاب أي مخالفة من هذه الأحكام.

ويترتب على القـول بأنه يكفي أن تـوجد السيـارة في الطريق لاعتبـارها متورطة في الحادث إذا كانت قد تسببت في وقـوعه، أنه لا يشترط أن تكون هذه السيارة قد تورطت مادياً في الحادث "Physically involved in the accident" .

فيكفي للقول بتـورطها في الحادث أن تكون هنـاك علاقة سببيـة مباشرة بين وجود السيارة في الطريق وبين وقوع الحادث وهذا هو المعمول به في دولة مثل المملكة المتحدة :

"It is only necessary for there to be a direct causal connection between the presence of the defendant's vehicle on the road and the accident accuring"(1).

ويترتب على ذلك أنه لو كانت إحدى السيارات قد وقفت فجأة في الطريق، وحاولت دراجة هوائية كانت خلفها تفادي الاصطدام بها، فانحرفت جهة اليمين أو السيارة، وترتب على هذا الانحراف الفجائي اصطـدام الدراجة بالرصيف أو بفرد مشـاه على الرصيف، فإن هذه السيـارة تكون مشاركة في المسئـولية عن الحادث على الرغم من أنها لم تتـورط ماديـاً في الحادث، فيكفي فقط أنها كانت السبب المباشر في وقوعه.

وبالتالي فإذا لم تكن هناك مركبة تسببت في وقوع الحادث فإننا لا نكون أمام حادث سير، مثال ذلك إلقاء شخص قطعة حجارة على مركبة أثناء وقوفها أو تحركها في الطريق وإحداث تلفيـات بها، فإن هذا الحادث يعتبر حادث إعتداء على الممتلكات وليس حادث سير.

---

(١) أنظر : P.J. HALNAN : Road Traffic Offences, London, 1973, p. 181

بالمثل سقوط جسم صلب من بناية على سيارة أثناء سيرها أو وقوفها في الطريق لا يعتبر حادث سير.

رابعاً : أن يقع الحادث على الطريق :

والطريـق كما عرفتـه المادة (٢) من قانـون حركـة السير في إمارة دبي لسنة ١٩٦٧ هـو كل طريـق أو درب يحق للجمهور المرور فيه سـواء بإذن أو بـدونـه، ويشمل هـذا التعـريف الجسر وأي رصيف لـرسـو السفن وأي محل عام(١).

فالحادث الـذي يقع لإحدى المركبـات أو السيارات في أي مكـان بخلاف الطرق العـامة، لا يعتبر حادث سير وإنما يعتبر حـادث تلف سيارة أو مـركبة، ومثالـه حادث سيارة في طريق خصـوصي أو في مزرعة خاصـة، فحادث السير لابد أن يقع من إحـدى المركبات أو السيارات أثنـاء حركتها في طريق عـام ضد أشخاص أو حيوانات أو أشياء.

خامساً : هل يشترط في حادث المـرور أن يكـون بدون قصد أو تدبير :

مغزى هذا التساؤل أنه إذا وقع حادث من مركبة في الطريق العام، وتعمد السـائق وقوع الحادث، كما لـو تعمد صـدم شخص أو سيارة أو حيـوان، أو إتلاف ممتلكات، فهل هـذا العمد لا يجعلنا أمام حادث مـروري يخضع لقانون وتعليمات ولوائح المرور.

السائد أنه يشترط لوجود حـادث السير أن يقع هذا الحادث بدون قصد أو تدبير من السائق، بمعنى أن حـادث السير لا يقع إلا نتيجة خطأ من السائق

---

(١) قريب من هذا التعريف راجع : P. J. HALNAN, Road Trafic Offences, op. cit, pp. 23.

أو عدم احتياطه أو إحترازه، أو نتيجة عيب غير متعمد في السيارة أو في الطريق(١).

والحكمة من إستبعاد الحوادث العمدية التي تقع من أحد السواقين في الطريق العام ضد شخص أو حيوان أو سيارة أو مركبة أخرى أو ضد ممتلكات عامة أو خاصة من مجال حوادث المرور، إن حوادث المرور في مجملها عبارة عن مخالفات أو جنح، وأن قانون المرور هو قانون تكميلي لا ينطبق إلا على مثل هذه المخالفات والجنح غير العمدية، أما الحوادث العمدية التي تأخذ شكل جنح أو جنايات، فإنها تخرج عن مجال قانون المرور، وتخضع لأحكام قانون العقوبات، ولذلك توصف هذه الحوادث بأنها جنح عمدية أو جنايات وليست حوادث مرورية، ومثالها من يقود سيارة في الطريق العام ويصدم عمداً سيارة أخرى بنية إصابة سائقها وقتله، وتتحقق له بالفعل هذه النتيجة الإجرامية، فهنا نكون أمام جناية قتل عمد تخضع لقانون العقوبات، وليس حادث مروري يخضع لقانون السير.

وقد يكون الفعل الذي إرتكبه السائق بالمخالفة لقانون السير عمدياً، ويقع الحادث المروري الذي ترتب على هذا الفعل بطريق الخطأ، مثال ذلك إذا تعمد السائق كسر إشارة ضوئية حمراء، ولكنه يفاجأ بعبور إنسان من منطقة عبور المشاة ولا يستطيع تجنب دهسه، ويقع حادث دهس أو جنحة قتل خطأ، وفي هذه الحالة ينطبق قانون السير سواء فيما يتعلق بالمخالفة العمدية (كسر الإشارة الحمراء)، أو جنحة القتل الخطأ (دهس فرد المشاة).

خلاصة ما تقدم أنه يشترط لوجود حادث السير أن يكون بدون قصد أو تدبير(٢).

---

(١) راجع في ذلك عميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٧١؛ المحامي عدنان عبد المجيد، المرجع السابق، ص ١٦، ١٧.

(٢) تأسيسا على إشتراط وقوع حادث السير بدون قصد أو تدبير، يتم تطبيق حكم المادة ١٠٢٨/أ من قانون المعاملات المدنية الإتحادي رقم ٥ لسنة ١٩٨٥ الذي =

هـذا ويثير تعـريـف حـادث السير، وشروط وقـوعـه السـابق بيـانها، موضوعـات أخرى مرتبطة بهذا التعريف تتعلق بأسباب هـذا الحادث، وأنواعه والنتائج المترتبة عليه. وسوف نبحث كل هذه الموضوعات تباعاً ونخصص لكل منها فصلاً مستقلا فيما بعد.

سادساً : مراحل وقوع حادث السير :

من المهم جداً أن يكون محقق السير على علم بمراحل وقوع الحادث، لأن ذلك يفيده في التعرف على ما إذا كانت هنـاك أسباب غير متوقعة أدت إلى وقوع الحادث وبالتالي يستطيع التعرف على الأسباب الحقيقية لوقوع حوادث السير.

وغـالبا مـا يمر حـادث السير بمجموعـة من المراحل يمكن إجمالها فيما يلي(١) :

١ - مرحلة توقع الحادث :

وهي مرحلـة تبدأ بوقـوع خطأ معين يمكن أن يشعر به السـائق بإحدى

= يقضي ببطلان الشرط الوارد في وثيقة التأمين إذا كان هذا الشرط يقضي بسقوط الحق في التأمين بسبب مخالفة القوانين، إلا إذا انطوت المخالفة على جناية أو جنحة عمدية.

وتطبيقاً لـذلك فقد ورد في حكم لمحكمـة التمييز بـدبي في الطعن رقم ١٢١ لسنة ١٩٨٩ حقـوق - جلسـة ١٩٩٠/٣/١٧ أنه «... لما كـانت أسبـاب حوادث السيـارات في معظم الأحيان ناجمة عن مخالفة القوانين واللوائح كـالسير بسرعة أكثر من السرعة المقررة أو السير في الجانب الأيسر أو عدم احترام الضـوء الأحمر، وهي حالات لا تشكل جنـاية أو جنحة عمـدية عنـدما يـرتكبها قـائد السيارة نتيجة إهمال أو طيش أو خطـأ منه وليس متعمـدا فإن الشرط الوارد في بـوليصة التأمين والـذي يعتبر الحادث الناجم عن قيـادة السيارة بسرعة تزيد عن السرعة المقـررة خارج النطاق المشمول ببوليصة التأمين يتعين استبعاده حينما لا تنطوي المخالفة على جنايـة أو جنحة عمدية، وإذا حاد الحكم المطعون فيه عن هذا النظر فإنه يكون قـد أخطأ في تطبيق القانون (راجع مجلة القضاء والتشريع الصادرة عن محكمة التمييز بدبي، العدد الأول - يناير ١٩٩٢، ص ١٧٦، ١٧٧).

(١) راجع : عميد مصطفى البيلي : ، المرجع السابق، ص ٧٢ وما بعدها؛ المحامي عدنان عبد المجيد، المرجع السابق، ص ٣٠ وما بعدها.

حواسه كالبصر أو السمع، وهذا الخطأ قد يكون هو المتسبب فيه أو قد يكون راجعاً لغيره من مستعملي الطريق، أو إلى عيب في السيارة أو عيب في الطريق.

فإذا انحرف سائق سيارة يسير في الإتجاه المعاكس، وقام بالسير في نفس إتجاه السيارات المقابلة، فإن كلا السائقين المخطيء، والسائق الآخر يتوقعان وقوع الحادثة إذا لم يتخذ كلاهما أو أحدهما قراراً بتغيير موقعه لتجنب وقوع حادث تصادم بالمواجهة أو أي حادث آخر.

وتبدو أهمية هذه المرحلة أنها توضح الحالة التي كان عليها السائق قبل وقوع الحادث، وهل كان منتبهاً من عدمه، وهل كان في إمكانه توقع الحادث، أم أنه فوجيء به، وكل هذه الأمور تفيد وتظهر درجة تقصيره أو عدم تقصيره تماماً بالنسبة لمسئوليته عن الحادث.

٢ – مرحلة رد الفعل :

تلي هذه المرحلة مرحلة التوقع، وفيها يجب على السائق أن يتخذ إجراء معيناً ليتجنب وقوع الحادث، ففي المثال السابق، فإن السائق المخطيء الذي سار في الإتجاه المضاد عليه أن يقوم بتغيير موقعه وتصحيح وضعه قبل وقوع الحادثة، أيضاً فإن السائق الآخر يمكنه أن ينحرف إلى أقصى اليمين إذا كانت حالة الطريق وحالة السير تسمح بذلك، حتى يتجنب الاصطدام بالمواجهة بالسيارة المخطئة.

وتفيد هذه المرحلة في التعرف على الإجراءات التي يكون السائق قد اتخذها لتجنب وقوع الحادث، وهل كان لديه وقت كاف، ورغم ذلك فإنه قصر في تجنب وقوع الحادث رغم قدرته على ذلك ووجود وقت كاف لاتخاذ هذا الإجراء.

٣ – مرحلة اللاهروب من وقوع الحادث :

إذا لم ينجح السائق في المرحلة السابقة، أي في تجنب وقوع الحادث، فإن

الحادثة سوف تقع حتماً، وقد يفاجأ السائق بالحادث، كما لو كان يسير في طريق مظلم وكانت به سيارة معطلة، ولم يتمكن من رؤيتها، ولذلك تكون مرحلة اللاهروب من وقوع الحادث متصلة تماماً بمرحلة توقع الحادث، وهنا لا يستطيع السائق تجنب وقوع الحادث ويقع التصادم بينه وبين السيارة الواقفة في الطريق المظلم ولم يستخدم سائقها إشارات أو إضاءة تحذيرية لإرشاد السيارات القادمة من الأمام أو الخلف بوجودها في الطريق.

٤ – الوضع النهائي للحادث :

وهذه المرحلة هي التي تعقب وقوع الحادث مباشرة، وقبل رفع أي شيء من مكانه، كنقل المصابين وتحريك السيارات من مكانها.

وتمثل هذه المرحلة أهمية كبرى في التحقيق، حيث أن مكان المصابين والسيارات المتورطة وإتجاه كل منها، والأضرار والتلفيات التي حدثت بها أو بالطريق أو بتجهيزاته، والآثار التي تخلفت عن الحادث، وأنواع وأماكن الإصابات التي لحقت بالأشخاص، كل هذه الأمور تفيد في تصوير كيفية وقوع الحادث، ومعرفة المخطىء والمجني عليه فيه، وكذلك سرعة المركبات ومدى صلاحيتها، فقد يكون الحادث سببه عيب في المركبة أو عيب في الطريق، وغير ذلك من الأسباب التي يمكن التعرف عليها من خلال معرفة المراحل المختلفة لوقوع حادث السير.

الفصل الثاني
الأسباب العامة لحوادث السير

يقع حادث السير بصفة عامة نتيجة خلل يحدث في عنصر أو أكثر من العناصر التالية :

١ – العنصر البشري.

٢ – المركبة.

٣ – الطريق.

٤ – العوامل الطبيعية.

والنسبة الكبيرة تقع نتيجة الخلل في العنصر الأول، وهو العنصر البشري، أي نتيجة الخطأ الذي يقع من السائقين أو المشاة أو من كليهما معاً. ففي ألمانيا الغربية مثلاً نجد أن السائقين مسئولين عن ٨٢٪ من حوادث الطريق(١). وفي اليابان يتسبب العديد من المشاة في حوادث المرور وتزيد هذه النسبة عن ٣٠٪ في الحوادث المميتة(٢).

وعلى أية حال فإن دور العامل البشري يمثل في معظم الدول ٨٥٪ من أسباب الحوادث يلي ذلك دور الطريق (١٠٪) وأخيراً دور المركبة (٥٪)(٣).

---

(١) ف. بابكوف: أحوال الطرق وسلامة المرور، ترجمة الدكتور داود سليمان المنير، دار مير للطباعة والنشر، موسكو ١٩٨١، ص ١٥.

(٢) دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ١١٦.

(٣) م. أول محمد عبد الله المظلوم : حوادث الطرق وأثرها على حركة السير في دولة الإمارات، الشارقة ١٩٩١، ص ٢٣؛ د. عبد الجليل السيف : دراسات مقارنة لقضايا السير وأنظمة المرور، الدار السعودية للنشر، ١٩٧٦، ص ١٦؛ عميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٨٢.

وفي أغلب الأحيان يشترك أكثر من عامل في وقوع حادث السير، كما لو كان السائق مسرعاً وكان هناك عيب في فرامل السيارة فلم يتمكن بسبب السرعة وضعف الفرامل معاً، من التوقف في الوقت المناسب، فاصطدم بسيارة أمامه، أو عابر مشاة يعبر الطريق فجأة، فالحادث وقع بسبب العامل البشري والمركبة معاً.

وسوف نعرض بإيجاز دور كل عامل من العوامل السابقة في وقوع حادث السير، مع التنويه بأننا سنعالج الأسباب التفصيلية لوقوع حوادث السير، وهي الأسباب التي وردت في إحصائية مرور دبي، أياً كان العامل الذي يرجع إليه سبب وقوع الحادث، أي سواء كان السائق أم المركبة أم الطريق أم العوامل الطبيعية، وهو ما سبق أن أشرنا إليه فيما قبل.

أولاً : العنصر البشري :

يشتمل العنصر البشري على السائق وعلى المشاة :

١ – السائق :

يعتبر سائق السيارة محور مشكلة المرور، فما من حادث مروري يقع إلا ويكون أحد أطرافه سائق أو أكثر من سائقي السيارات، فحتى إذا كان هناك خلل في السيارة أو في الطريق أو خلل في تصرفات المشاة أو بعض السائقين على الطريق، فإن اليقظة والوعي السليم والدراية والخبرة المرورية للسائق يمكن من خلالها معالجة هذا الخلل واكتشافه، أو مشاهدته، وبالتالي يستطيع مثل هذا السائق الرشيد تلافي وقوع الحادث المروري.

وللتفرقة بين السائق الرشيد وبين السائق غير الرشيد نعرض صفات كل منهما فيما يلي :

(أ) السائق الرشيد : من أهم صفاته ما يلي :

١ - التعلم والتدريب الكافي :

فيجب أن يكون السائق قادراً على قيادة السيارة واستخدامها إستخداماً سليماً وآمناً غير ضار بنفسه وبغيره من مستخدمي الطريق.

وتتكفل الجهات المختصة بمنح رخصة القيادة بالتأكد من أن طالب الرخصة قد تلقى قدراً كافياً من التعليم والتدريب على قيادة السيارات وعلى مشاكل القيادة والطرق يؤهله للحصول على رخصة، أي تصريح باستخدام السيارة على الطريق بصورة لا تشكل خطراً على حياته أو حياة وممتلكات الغير.

ولهذا يجب على إدارة المرور التأكد من صلاحية الشخص للقيادة، واجتيازه الاختبارات الهامة التي تجريها بهدف تأمين سلامة المرور، وأن يكون الفاحصون على مستوى متقدم من التعليم والتدريب يمكنهم من اكتشاف أخطاء طالبي رخص القيادة للفت نظرهم إليها وإعادتهم للتدريب على تفادي وقوع هذه الأخطاء قبل التصريح لهم بحمل رخصة القيادة.

ويجب التنويه إلى أن تهاون إدارة المرور في منح رخصة القيادة قد يكون سبباً في وقوع العديد من الحوادث إذا منحت الرخصة للبعض دون أن تتوافر فيهم الشروط الفنية والقانونية اللازمة.

ويزداد الأمر سوءاً عندما يقود البعض سياراتهم بدون رخصة، فاحتمال وقوع الحوادث في هذه الحالة يكون كبيراً نظراً لعدم تلقي السائق مرتكب الحادث التعليم والتدريب اللازمين لتأهيله لقيادة السيارة بأمن وسلام.

ويظهر من الجدول رقم (١٩) الذي سيرد فيما بعد أن السائقين الذي تورطوا في حوادث الإصابات في إمارة دبي وتقل أعمارهم عن ١٧ عاماً ويقودون السيارات بدون رخصة قد وصل عددهم (٦١) سائقاً بنسبة مئوية تعادل ٣,٢٪ من مجموع حوادث الإصابات التي وقعت عام ١٩٩١، وهي

حوادث كان يمكن حماية المجتمع منها لو أن هؤلاء المستهترين كانوا قد تريثوا لحين وصولهم السن القانوني وتلقـوا التدريب والتعليم الكافي لتأهيلهم للقيادة السليمة دون معوقات.

٢ - الإحساس بالمسئولية :

فلابد أن يكـون سائق السيارة لديـه شعور وإحساس بالمسئـولية تجاه نفســه وتجاه الآخرين وأن سـلامتـه وسلامـة غيره من مستعملي الطـرق هي المعيار الذي يحدد تصرفاته وسلوكه في قيادة السيارة بالطريق العام.

والعديد من حوادث المرور تقع نتيجـة التصرفات الخاطئة وعدم الشعور بالمسئولية والخوف مـن وقوع الحادث ونتائجه الوخيمة سـواء بالنسبة له أو غيره من مستعملي الطريق.

ومن خلال دراســة إحصائيات حـوادث المرور، يظهر لنا أنـه كلما تقدم السائق في العمـر كلما قلت الحوادث التي تقع منه، وأن أغلب الحوادث تقع من السائقين في سن الشباب، ومن المعروف أن الإحساس بـالمسئولية يقل لدى فئة الشباب، ويـزداد لدى الإنســان كلما زاد عمره، وأيضـاً يقوى لـدى المتزوجين بنسبة أكبر من غير المتزوجين من السائقين بسبب شعور الزوج بمسئوليته عن أسرته، ولـذلك فإنه يكون حريصـاً على العودة إليهم بسلامة وعـدم التورط في حـادث مروري قـد يـروح ضحيته أو قـد يقعـده كلياً أو جـزئيـاً عن الكسب وتحقيق دخل كاف يضمن لأسرته البقاء والاستمرار.

٣ - العمـــر :

سبق أن ذكـرنا أن عمر الشخـص يتناسب تنـاسباً عكسياً مـع معدلات الحوادث، فكلما نقص عمر الشخص إزدادت احتمالات وقوع الحوادث والعكس صحيح. ويـوضح الجدول التـالي الصـادر عن قسم هنـدسة المرور وسـلامـة الطرق بإدارة مرور دبي عن إحصائيات الحوادث عام ١٩٩١ هذه العلاقة العكسية.

جدول رقم (٢٠)

معلومات عن السائق المتهم في حوادث الإصابات التي وقعت في دبي

خلال الفترة : من : ١/١/١٩٩١ إلى : ٣١/١٢/١٩٩١.

عمر السائق المتهم	الحوادث	المصابين	وفاة	بليغة	متوسطة	طفيفة
٠	٣٦	٣٨	٢	٢	١٣	٢١
٤	١	١	٠	٠	٠	١
٧	١	١	٠	٠	٠	١
٩	٢	٢	٠	٠	٠	٢
١٠	١	٣	٠	٠	٠	٣
١٢	٣	٣	٠	٠	١	٢
١٣	٣	٣	١	٠	١	١
١٤	٥	٦	٠	٠	٢	٤
١٥	٥	٩	٠	٠	٣	٦
١٦	٤	٤	٠	٠	٢	٢
١٧	١٧	٢٤	٣	٠	٧	١٤
١٨	٥٩	٩٠	٤	١	١٦	٦٩
١٩	٩٠	١٤٠	٤	٢	١٥	١١٩
٢٠	٧٩	١٢٥	٦	٠	٢٣	٩٦
٢١	٦٩	١٠٥	٣	١	١٥	٨٦
٢٢	٧٦	١٢٣	٢	٢	١٩	١٠٠
٢٣	٥٨	٩٤	١	٠	٢٣	٧٠
٢٤	٥٦	٩٥	١	١	٢٣	٧٠
٢٥	١٠٨	١٥٣	٣	٢	٢٩	١١٩
٢٦	٧٩	١٢٩	٦	٢	١٨	١٠٣
٢٧	٥٨	٩٦	٤	١	٦	٨٥
٢٨	٧٥	١٣٢	٥	١	٢٥	١٠١
٢٩	٣٧	٦٤	١	٢	١٣	٤٨
٣٠ ٣٥٪ (٦٧٨)	١١٦	١٧٣	١	٤	٣٦	١٢٢
٣١	٤٧	٦٣	٣	٠	١٠	٥٠
٣٢	٦٤	٨٤	٣	٥	١٧	٥٩
٣٣	٣٥	٤٩	٠	١	٣	٤٥
٣٤	٣٧	٥٣	٢	٠	١٠	٤١
٣٥	١١٧	١٧٣	٩	٤	٣٠	١٣٠
٣٦	٤٤	٦٧	٢	١	٦	٥٨

المصدر : قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي

تابع الجدول رقم (٢٠)

عمر السائق المتهم		الحوادث	المصابين	وفـاة	بليغة	متوسطة	طفيفة
٣٧		٤٠	٥٢	١	٣	٧	٤١
٣٨		٥٠	٨٧	٣	٣	١٧	٦٤
٣٩		٣٤	٥٥	١	٣	١٠	٤١
٤٠	٢٩٪ (٥٥٩)	٩١	١٥٠	٣	٤	٣٣	١١٠
٤١		٣٠	٤١	٠	١	٤	٣٦
٤٢		٣٠	٤٥	١	٠	٩	٣٥
٤٣		٢٦	٤٠	٥	٤	٧	٢٤
٤٤		١٣	٢٦	١	٠	٠	٢٥
٤٥		٦٣	١٠٣	٣	١	١٨	٨١
٤٦		١٦	٢٩	٣	٠	٤	٢٢
٤٧		٢٢	٣٥	٢	٠	٤	٢٩
٤٨		١٣	١٧	٢	٠	٤	١١
٤٩		٩	١٨	٢	٠	٥	١١
٥٠	١٣,٢٪ (٢٥٤)	٣٢	٦٩	٤	٠	٩	٥٦
٥١		٧	٨	٠	٠	٠	٨
٥٢		٧	١٢	٠	٠	٢	١٠
٥٣		٧	١١	٢	٤	٠	٥
٥٤		٥	٨	٠	٠	٠	٨
٥٥		١٣	٢٣	٣	٢	٤	١٤
٥٦		٤	٤	٠	٠	٠	٤
٥٨		٦	٩	٠	٠	١	٨
٦٠		١٠	١٢	١	٠	٢	٩
٦١		٢	٢	٠	٠	٠	٢
٦٢		٤	٧	٠	٠	٠	٧
٦٤		٢	٢	٠	٠	١	١
٦٥		١	١	٠	٠	١	٠
٦٦		١	١	٠	٠	١	٠
٦٧		١	١	٠	٠	١	٠
٦٨		١	١	٠	١	٠	٠
٧٠	٣,٨٪ (٧٣)	١	١	٠	٠	٠	١
٧٣		١	١	٠	٠	٠	١
المجموع		١٩٢٤	٢٩٧٣	١٠٣	٥٨	٥١٠	٢٣٠٢

فيظهر من الجدول الســابق أن إجمالي حوادث الإصـابات التي وقعت في إمـارة دبي عـام ١٩٩١ بلغ ١٩٢٤ حـادث، وبلغ عـدد الحوادث التي إرتكبهـا السائقـون من الفئة العمرية ١٧ ــ ٣٠ سنة ٦٧٨ حادث بنسبة مئـوية ٣٥٪، والفئة العمرية من ٣١ ـ ٤٠ سنة ٥٥٩ حـادث بنسبة ٢٩٪ والفئة العمرية من ٤١ ـ ٥٠ سنـة ٢٥٤ حادث بنسبة ١٣,٢٪، والفئـة العمريـة من ٥١ سنة فما فوق ٧٣ حـادث بنسبة ٣,٨٪ من إجمالي الحوادث هـذا العام، وهكذا نجـد أنه كلما ارتفع عمـر السائق كلما قلت الحوادث التـي تقع منه، وكلما نقص عمـره كلما زادت حوادثه.

ويـرجع السبب في أن صغار السـن هم أكثر الفئـات إرتكـاباً للحـوادث، نتيجة نقص خبرتهم في القيـادة وحبهم للظهور والمغامرة وإجـراء المسابقات في الطـريق العـام دون مبـالاة أو إكتراث، وكما سبق أن رأينـا فإن نقص العمـر يرتبط بعـدم الإحساس بـالمسئولية وكـلاهما أثرهما سلبي بـالنسبة لسـلامة حركة السير والمرور.

ونظـراً لأن العمـر لـه تأثير كبير على تصرفـات ســائق السيـارة، فإننـا سنعرض العلاقة بين عمر السائق وبين شخصيته في القيادة فيما يلي(١) :

● **السائق من سن ١٧ ـ ٢١ سنة :**

تنقصه الخبرة، ويكون أكثـر عرضة للحوادث لأنه يكـون مغامراً بسبب الجهل، مع الثقة الزائدة في النفس، فهو لا يعتقد أنه يمكن أن يخطىء أو يتورط في حـادث، وهـو لا يعلم أن الكفـاءة الجسمانيـــة لا يمكن أن تعـوض التهـور والسلوك العدواني الشائع.

● **من سن ٢٢ ـ ٢٥ سنة :**

شعور أكثر بالمسئولية وخبرة أكثـر، وقيادة أكثر أماناً، ولكن تستهويهم

(١) راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٤٥، ٥٤٦.

السيارة الرياضيــة التي يقودونها أحياناً بتهور. أما النســاء السائقات فهن أقل عدواناً ولكن ربما يتأثر تقديرهم في القيادة أثناء المحيض.

● **من سن ٢٦ ـ ٤٠ سنة :**

سن الاستقرار وتكوين الأسرة، وبالتالي يـزداد الشعور بالمسئولية وتقل المغامرات إلى حد كبير.

● **من سن ٤١ ـ ٥٥ سنة :**

في هـذه السن يزداد وزن الســائق، ويكون عـرضــه للأمــراض خاصــة أمراض القلب، وتقل قدرتــه على الرؤية، ويعوض هذه العيــوب ما يتمتع به من خبرة كبيرة، وهذا السائق يعد أكثر السائقين أمناً على الطريق.

● **من سن ٥٥ ـ ٦٥ سنة :**

معظم السائقين في هذا العمر يعــانون من النقص في قوة الإبصار، وربما يحدث عجـز في الـذاكـرة وبطء في رد الفعل والتعـرض أكثـر لنـوبـات القلب، وضعف السمع، وأخطر هذه الأمور هو ضعف قوة الإبصار.

● **٦٥ سنة فأكثر :**

رد الفعل يكون بطيئاً بسبب المعاناة مـن الأمراض خاصة ضعف النظر، ويجب على من يتجاوز السبعين أن يستشـير الطبيب سنويــاً فيما يتعلق بقدرته على القيادة، وعليه أن يتجنب القيادة ليلاً، والأفضل عدم القيادة مطلقاً.

٤ – الوعي المروري والثقافة العامة :

السائق الـرشيد هــو الشخص الـذي تكون لديــه دراية كـافية بــأصول وقواعــد السير، وقدرة على التعرف على الآثار الضــارة التي يصاب بها المجتمع من جراء الحوادث، وهو ما يدخل في نطاق الثقافــة العامة. وهذه الثقافة العامة لا ترتبط بــالتعليم دائماً. فحقيقة فإن المتعلمين يفترض تمتعهم بقـدر كاف من

الثقافة العامة، غير أن هذا الافتراض لا يتحقق في بعض الأحيان لدى كثير من المتعلمين الذين لا يهتمون بالأمور الثقافية كالفن والمرور وغيرها من القضايا العامة.

ويدخل في نطاق الوعي المروري معرفة الشخص بالأماكن، والإتجاهات والطرق المختلفة، فالشخص الذي يخطط للسفر في رحلة معينة، ويعد الخرائط اللازمة للتعرف على الطرق السليمة، والأماكن الموصلة إلى الجهة التي يرغبها، وكذلك التقاطعات والدوارات ومداخل ومخارج الطرق والجسور والأنفاق، سوف تكون أخطاؤه في القيادة قليلة بالمقارنة بالشخص الذي لا يخطط، ويترك أمره للظروف والأحوال، فهذا الأخير من المتوقع أن يقع في العديد من الأخطاء، كالدخول في طريق ممنوع الدخول فيه، أو الدوران الخاطىء أو حتى السير بعكس الاتجاه على سبيل الخطأ أو الجهل مما يتسبب في وقوع العديد من حوادث السير.

٥ – اللياقة الصحية :

لابد أن يكون السائق في حالة ذهنية وجسمانية تؤهله لقيادة السيارة بكفاءة وأمان ودون خطورة على حياته وحياة الآخرين. فالسائق المرهق أو المضطرب جسمانياً وعاطفياً أو الذي يعاني من الصداع أو البرد الشديد، أو يتعاطى الأقراص والأدوية، تضعف قدرته على التقدير السليم نتيجة عدم التركيز أو القيادة الشاردة التي يمكن أن تؤدي إلى وقوع حوادث أليمة.

ولذا فإن القانون يتطلب أن يكون السائق لائقاً طبياً لقيادة السيارة. لكن تبدو المشكلة في حالات الإرهاق والأمراض النفسية والعصبية وتعاطي الأدوية التي لا تكون لها آثار خارجية ولكن تكون لها آثار سلبية على ذهن وتصرفات قائد السيارة وتتسبب في إضعاف قدرته على القيادة السلسة السليمة.

وقد تكفل القانون بوضع شروط لمنح الرخص لمن يعانون نقصاً في بعض

أعضاء جسدهم كالشخص الفاقد لأحد عينيه أو قدميه أو ساقيه أو أو الأبكم، فلا يجوز منح أيهم رخصة قيادة إلا بعد لياقته وثبات قدرته على قيادة السيارة التي تتناسب وحالة العجز التي يعاني منها.

ومن أهم الأخطار المرضية التي يمكن أن يتعرض لها السائق ما يلي(١) :

(أ) الإرهاق والآلام التي تعوقه في الذراعين والأفخاذ والظهر والكتفين والرقبة والركبتين وكاحل القدم الناشئة عن مقاعد غير مناسبة أو جلسة غير صحيحة.

(ب) آثار جانبية للإرهاق تتمثل في الصور الخادعة، وعدم الانتباه والبطء في رد الفعل واتخاذ القرار وضعف التناسق العقلي مع عدم التركيز.

(جـ) الصداع والسلوك العدواني وضغط الدم الناتجة عن الضغوط النفسية وظروف القيادة الصعبة.

(د) أمراض القلب : لا تعتبر عائقاً عن القيادة، خاصة أن النوبة القلبية تعطي تحذيراً للسائق لكي يتوقف على جانب الطريق، ويجب على السائق ألا يقود السيارة خلال ثلاثة شهور من إصابته بجلطة في الشريان التاجي.

(هـ) التدهور المستمر لقوة الإبصار وقصر النظر وعدم التركيز وصعوبة الرؤية في الأنفاق وضعف الرؤية ليلاً وفقدان المجال البصري أي عدم القدرة على الرؤية في الأجناب.

(و) التسمم البطيء بأول أوكسيد الكربون الناتج عن دوران محرك السيارة أثناء وقوفها في مكان مغلق مما يسبب الصداع والدوخة والإنهيار الصحي.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٤٥.

(ز) تأثير العقـاقير والأدوية حيـث ينتج عنها الـرؤيـة غير الواضحـة، والنعاس وخفقان القلب بشدة والإرتباك والاضطراب العاطفي.

(ح) الشيخوخـة، حيث يعاني كبـار السن من ضعف الذاكـرة والسمع والبطء في رد الفعل واتخاذ القرار، والخطأ في التقـدير وأخطار النوبـات القلبية وغيرها من الأمراض القاتلة.

(ط) الشعور بـالدوار نتيجة التهويـة الرديئة، فإغـلاق السيارة يجلب النعـاس وفقدان التركيـز حتى في الطقس شـديـد البرودة. ولذلك يجب تجديـد الهواء داخل السيـارة باستمـرار وجعل درجة الحرارة مقبـولة دون التعـرض لتيـار هواء قـوى، ويـلاحظ أنه مـن أهم عيوب التـدفئـة والتبريد في السيـارة الحديثـة أنها أفسـدت الهواء الطلق الـذي يمكن أن يحصل عليـه الشخص من النافذة.

(ي) عـدم أخذ القـدر الكـافي من النوم، فتقـل يقظة السـائق وتضعف قدرته على التركيز، وهناك العـديد من حوادث السير المميتة التي يتضح فيها أن سبب وقـوع الحادث هو نـوم السـائق. ولهذا يجب ألا يغامـر السائق بقيـادة السيارة إذا لم يتناول حقـه من النوم في الليلة السابقة، وإذا شعر بـالنوم أثناء القيادة فعليه التـوقف فوراً في مكان آمن خارج الطريق للـراحة، أو حتى للنوم داخل السيـارة ثم استعـادة النشـاط من أجل مـواصلة السير، خـاصـة أثنـاء الرحلات وفي المسافات الطويلة.

أيضـاً من أسبـاب النوم أثنـاء القيـادة تناول وجبـة كبيرة ودسمـة من الطعام قبل القيادة، فهـذه يكون لها تأثير منوم تظهر خطورتـه إذا قاد السائق السيارة عقب تناولـه هذه الأطعمة مباشرة، ولهذا يفضل تنـاول وجبات خفيفة لأنها تجعل مستـوى السكر في الـدم ثـابتاً وتحمـي السائق من الإرهـاق ومن النوم.

(ك) تناول الكحـول والمخدرات أثناء أو قبل القيادة مباشرة، فكلها لها تأثير منـوم وتذهب العقل فيضعف أو ينعـدم التركيز أو الـرؤية أمـام السائق وتقع العديد من الحوادث نتيجة لذلك.

(ل) التعب والإرهاق الذي تسببه الإهتزازات والضوضاء غير العادية في السيارات التي تكون أجزاؤها مفككة وغير صالحة فنيا للسير بها خاصة نتيجة القصور في نظام التعليق ونظام إخراج العادم.

ولذلك يجب التأكـد باستمرار من سـلامة الموتور ومن ميـزان العجلات ونظام إخراج العـادم لمنع الضوضاء والإهتزاز وتسرب الأدخنة السـامة خارج وداخل السيارة.

(م) ضغط وازدحـام المرور يـؤدي إلى إثارة قـائدي السيـارات فيرفع الضغط ومعدل النبض لدى الكثير منهم، فتأتي تصرفـاتهم غير منضبطة نتيجة هذه الانفعالات والتغيرات السيكولوجية السلبية.

(ن) العديد من الأشخاص مصابون بعمى الألوان وبصفة خاصة نسبة كبيرة من النساء أكبر مـن الرجال، والقليل مـن الأشخاص يعانـون من العمى التام لـلألوان، ويظهر عمى الألـوان كثيراً في عدم تمييز اللـون الأخضر المحمر، وتتضح خطورة ذلك في الخطأ في رؤية الإشارات الضـوئية المرورية خاصة من المسافات البعيدة، ومن لا يعرفون أنهم مصابون بعمى الألوان تتكرر أخطاؤهم دون أن يعرفـوا سببا لذلك. أما السـائقون الذين يعلمون أنهم مصـابون بهذه العلـة فإنهم يعـودون أنفسهم على التعـرف على إشـارات المرور بـالطـريقـة الصحيحة وفقاً لطريقة تمييز الألوان الخاصة بهم(١).

(خ) إهمال الكثير من السـائقين الذي يعانـون من ضعف النظـر إرتداء النظارة الطبيـة، وتظهر خطورة ذلك خـاصة أثناء القيـادة في الليل وفي الأماكن

---

(١) راجع : الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٥٧.

المظلمة حيث تضعف الرؤية ومجال الرؤيـة والقدرة على تمييز الأشياء أمامهم مما يكون سبباً في وقوع الحوادث المرورية المؤلمة.

(ف) القيادة والجلوس الصحيح :

الجلوس الصحيح على مقعد القيادة ليـس معناه الجلوس مسـتريحاً أثناء القيادة، ولكن يعني الجلوس السليم الذي يمكن من القيادة لمسافات طويلة دون شعور بالتعب والإرهاق كلما طالت الرحلة.

فالجلوس بترهل أو الجلوس قريبـاً جداً من عجلة القيادة أو ضم وتقييد الساعـدين أو عدم راحة الظهر كلهـا، مقدمة للمخـاطر وعدم الراحـة وحدوث الإرهاق، وتوقع أخطار القيادة وأخطارها.

أما الجلـوس الصحيح، فيجعل السائق قـادراً على رؤية الطريق بطـريقة سليمة والسيطـرة بسهولة على السيارة وقيـادتها لمسافات طويلـة دون إرهاق شديد.

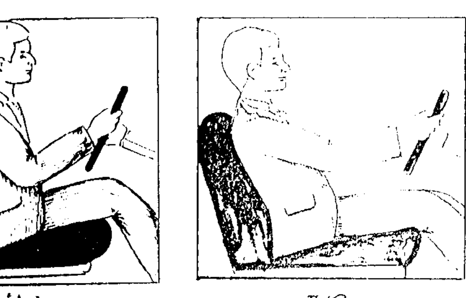
والجلـوس الصحيح يعني ثبـات جسم السـائق وراحة ظهـره ومسكـه الصحيح لعجلة القيادة بذراعين ممدودين ودون ضغط شديد باليدين على عجلة القيادة.

والوضـع الصحيح للقدمين والركبتين، أي عـدم بعدهما الشديد عن بدال البنزين ودواسة الفرامل ودواسة الدبـرياج (الكلاتش)، أو القرب الشديد منها، وإنما البعد الذي يمكن السائق من استخدام قدميه بسهولة ويسر ودون معاناة أو ألم، يسمح له بـالسيطرة السليمة على قيـادة السيارة وتجنب أيـة أخطاء أو حوادث خطرة يمكن أن يواجهها أثناء القيادة.

وتوضـح الأشكال التاليـة الجلوس الصحيح والجلوس الخطأ خلف عجلة القيادة(١).

---

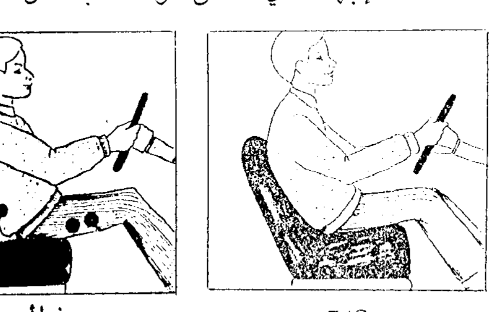
(١) محمد عبد الله المظلـوم : دليل المسافر براً، الشارقـة، ١٩٩٢، ص ٣٥ ـ ٣٧؛ الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٥٥٠ وما بعدها.



خطأ صح

شكل رقم (٦ أ)

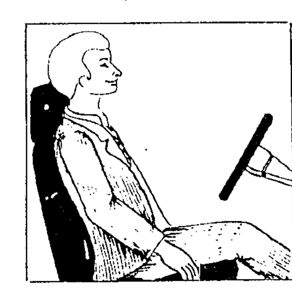
● آلام في الرقبة والكتف والعمود الفقري وهذه الآلام تنتج عن تقريب السائق لكرسي القيادة في موضع قريب جداً من العجلة بحيث يبعد ظهره عن المسند الخلفي للمقعد مما يسبب إجهادات في المناطق الموضحة بالشكل.



خطأ صح

شكل (٦ ب)

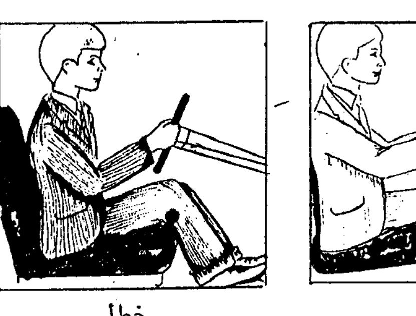
● آلام الفخذ وأسفل الظهر ينتج ذلك عن سوء تصميم مقعد السائق حيث تكون مقعدة قصيرة بدرجة ملحوظة يصعب معها إرتكاز أسفل الفخذ على الكرسي مما يسبب تعباً وآلاماً في العضلات السفلى للفخذ.



خطأ صح

شكل (٦ جـ)

● الشعور بتصلب عضلات الرقبة والكتفين، وهذا يحدث حتى ولو كان وضع السائق سليماً، فهو يتسبب من طول الجلسة خلف عجلة القيادة.



خطأ　　　　صح

شكل رقم (٦ د)

● آلام في منطقة الركبة وتنتج هذه الآلام في حالة ما إذا كان كرسي السائق في وضع قريب من عجلة القيادة بطريقة تؤدي إلى ثني الركبة لأعلى بشكل مؤلم.

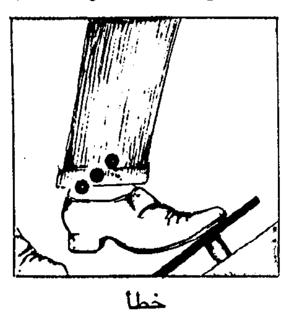


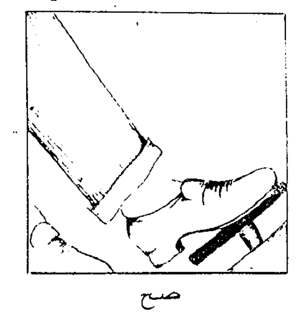


خطأ　　　　صح

شكل رقم (٦ هـ)

● آلام الرقبة والأكتاف وأعلى الظهر ، وهي تحدث عادة من انخفاض كرسي القيادة أكثر من اللازم أو بسبب قصر قامة سائق السيارة لأن السائق في هذه الحالة يضطر لشد قامته لأعلى ليرى الطريق أمامه مما يؤدي إلى الإجهادات في هذه المناطق من الجسم.





خطأ　　　　صح

شكل (٦ و)

● آلام مفصل القدم «انكل القدم» الذي يحدث من شدة ياي بدال البنزين أكثر من اللازم أو شدة ياي الترجيع الخاصة ببدال الدبرياج أو الخاص ببدال الفرامل.

(ب) السائق غير الرشيد :

السائق غير الرشيد هو السائق الذي يتصف بمجموعة من الصفات التي تجعله غير قادر على قيادة سيارته بكفاءة، مما يكون سبباً في وقوع حوادث السير ولذا نعتناه بأنه غير رشيد.

ومن أهم الصفات السلبية التي يتصف بها هؤلاء السائقون ما يلي :

(١) عدم الكفاءة والخبرة :

تقع معظم الحوادث نتيجة عدم معرفة السائق بأصول القيادة وقواعد وآداب المرور، كمدلول الشاخصات والإشارات اليدوية والضوئية والخطوط الأرضية، أيضاً فإن عدم خبرة السائق أو نقصها تكون سبباً في وقوع الحوادث، وعلى سبيل المثال ففي دراسة أجريت بكلية شرطة دبي عام ١٩٩١ عن تدهور المركبات في إمارة دبي ثبت أن حوادث التدهور تتناسب عكسياً مع طول خبرة السائق، وأنه نادراً ما يتورط سائق مارس عملية قيادة المركبات لمدة تزيد عن خمس سنوات في حادث تدهور، في حين ترتفع نسبة التدهور بين السائقين الذين لم يمض على حصولهم على رخصة سوق مدة ستة شهور(١).

ولهذا يجب أن يتدرب السائق جيداً قبل منحه رخصة القيادة، وتوقيع عقوبات صارمة على حديثي الخبرة في السواقة، الذين تقع منهم حوادث سير خطيرة مثل الدهس والتدهور، كسحب رخصة القيادة منهم لمدد طويلة تزيد عن العام مثلا.

ومن وسائل التأكد من مدى كفاءة وخبرة السائقين إشتراط أن يقضي

---

(١) تدهور المركبات في إمارة دبي، دراسة تقويمية، إعداد مجموعة الضباط أعضاء المؤتمر المروري الثالث الذي عقد بكلية شرطة دبي خلال العام التدريبي ٩١/١٩٩٢، إشراف الأستاذ الدكتور فريدون محمد نجيب والمهندس فهيم سليمان، ص ٨.

طالب الرخصة دورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم القيادة، التي تخضع لإشراف المتخصصين، وخضوعهم لاختبارات نفسية مناسبة للتأكد من سلامة وحسن تصرفاتهم خاصة المتقدمين للحصول على رخصة قيادة سيارات النقل العامة والشاحنات(١).

(٢) عدم اللياقة الصحية :

عرفنا أن القيادة الرشيدة تتطلب مجهوداً ذهنياً وعضلياً، ولذلك يجب أن يكون السائق خالياً من الأمراض العضوية والنفسية حتى يكون قادراً على القيادة الآمنة المطمئنة.

أما الأمراض التي يصاب بها السائقون، كضعف واضطراب الرؤية، وأمراض السكر والقلب وتصلب الشرايين، وارتفاع الضغط فكل هذه الأمراض وغيرها تصيب السائق المريض بعدم التركيز والصداع وضيق التنفس، مما يوجب عليه الحذر واتخاذ إجراءات لتأمين سلامته، كعدم القيادة وهو بهذه الحالة، وعدم تناول الطعام بكثرة قبل السفر، وتخفيض السرعة، والحصول على قدر كاف من الراحة بين كل مسافة وأخرى عند الرحلات الطويلة.

ومن بين الأمراض التي يصاب بها السائق أيضاً تناول المسكرات والمخدرات والعقاقير المنبهة والمهدئة، فكل هذه السموم تضعف من القدرة العضلية والذهنية للسائق وتتسبب في وقوع العديد من حوادث السير وذلك على التفصيل الذي رأيناه فيما قبل.

(٣) العصبية والاندفاع :

هناك السائق المصاب بالعصاب، أي السائق العصبي المندفع الذي يثور لأتفه الأسباب، وهذا النوع من السائقين ينفذ صبره في زحام المرور وارتفاع

---

(١) الطريق وأثره في حوادث المرور : بحث من إعداد الضباط المشتركين في دورة التحقيق المروري للضباط رقم (٢) بكلية شرطة دبي، عام ١٩٨٩، ص ١٤.

درجة الحرارة أو هبوب الرياح وسقوط والأمطار، فتؤثر حالته النفسية والعصبية المتوترة على سلوكه أثناء القيادة وتضطرب أحواله ويخطىء في اتخاذ قراراته أثناء القيادة ويجد نفسه ارتكب حادثاً مرورياً تحت تأثير هذه الحالة النفسية المضطربة.

(٤) التباهي ولفت الأنظار :

هناك من السائقين، خاصة صغار السن يأتون بحركات صبيانية للفت الأنظار، فيتسابق في الطريق ويقود سيارته بأنانية مفرطة، ولا يراعى حقوق غيره من مستخدمي الطريق، ولا يتقيد بقواعد وآداب المرور، فيرتكب نتيجة لذلك العديد من حوادث المرور كالدهس والتصادم والتدهور(١).

(٥) الفضولية وعدم إحترام قواعد السير :

هناك الكثير من السائقين الذين قد يقفون في عرض الطريق لمشاهدة مشاجرة أو حادث مروري مخالفين بذلك قواعد وإجراءات سلامة السير، وقد يكون توقفهم بصورة فجائية لا تستطيع السيارات القادمة خلفهم توقعها فيصطدمون بها من الخلف، ولو تخلى السائق عن فضوله وكان واعياً ومنتبهاً لما يدور حوله، وما يحتمل أن يحدث من مفاجآت خاصة في القيادة أثناء الليل، لأمكن تجنيب المجتمع العديد من الحوادث المماثلة.

٢ – المشاة :

المشاة هم الأفراد والجماعات الذين يستخدمون الشوارع والطرقات سيراً على الأقدام، وكثيراً ما يقع الحادث المروري نتيجة خطأ من المشاة أثناء عبور الطريق في غير الأماكن المخصصة للعبور، أو أثناء ما يكون الطريق مفتوحاً

---

(١) لوحظ أن حوادث التدهور تعتبر ظاهرة شبابية ترتبط بحداثة العمر، ويرى العميد ضاحي خلفان تميم قائد عام شرطة دبي أن تدهور المركبات وإن كانت ظاهرة شبابية عمراً، إلا أنها في واقع الأمر ظاهرة صبيانية سلوكاً، راجع في ذلك بحث: «تدهور المركبات في إمارة دبي»، مرجع سابق، ص ٨.

للسيـارات وممنوعـاً على المشاة، والكثير من حـوادث المشاة تقع من الأطفـال، وكبار السن والنساء والمرضى نتيجة عدم تقديرهم السليم لكيفية ووقت عبور الطريق.

وسـوف نـرى أن معظم الحوادث التي تقـع للمشـاة في الطـريق العـام حـوادث دهس أو تصادم، وغـالباً مـا يكون الخطأ مشـتركـاً بين السائق لعـدم تقديره لمستعملي الطرق، كالسير بسرعة عـالية أو رجوعه للخلف دون انتباه أو التهور وعـدم الحيطة والحذر، وبين المشـاة لعدم التأكـد من خلو الطـريق قبل القيـام بعملية العبـور، أو العبور في غير الأوقـات والأمـاكن المخصصة لعبـور المشاة، أو لإهمال الـوالدين في رعـاية أطفـالهم والعنايـة بهم، وتركهم يعبرون الطريق بمفردهم، أو تـركهم يلعبون في الطريق العام أو بالقـرب منه معرضين أنفسهم لخطر الدهس.

وسـوف نعـرض فيما بعد القواعـد الأساسيـة والخطوات التي يجب على المشاة إتباعها من أجل عبور آمن وسليم للطريق.

ثانياً : المركبــة :

تعتبر المركبة الآلـة التي بها تقع حوادث السير، فـرغم أن دور المركبات، أي العيوب التي توجد في المركبات وتكون سبباً في وقوع حوادث السير لا تمثل سوى نسبة ٥٪ بالنسبة للعنصرين الآخرين (العنصر البشري ـ الطريق)، فإنه، وكما سبق القول، لا يمكن تصور وقوع حـادث سير بدون مركبة. ولكن ليس معنى ذلك أن كل حـادث تكون المركبـة طـرفاً فيـه يعتبر حادث سير، فسرقـة المركبات مثلاً أو حرقهـا في غير حالات وظروف المرور لا يعتبر حادث سير كما سبق القول.

وما يهمنا في دور المركبات كأحـد أسباب حوادث السير، هو التعرف على العيوب التي قد تكون سببـاً مباشراً في وقوع الحادث، كعيوب في الإضاءة أو في الفرامل أو الإطـارات أو إتزان السيـارة وغيرها من العيـوب الفنية التي تسبب

ضعفاً في قدرة السائق على قيادة المركبة بسلام، فلا يستطيع السيطرة عليها عند ظهور عيب أو أكثر من هذه العيوب، وفي نهاية الأمر يجد السائق نفسه متورطاً في حادث سير نتيجة هذا العيب أو الخلل الفني.

ومن هنا يجب أن تتوافر في المركبات شروط الصلاحية، لاستخدامها كوسيلة نقل مأمونة العواقب، وهذه الشروط تتأكد من توافرها السلطات في الدولة متمثلة في إدارة المرور التي لا تمنح ترخيص تسيير السيارة إلا بعد أن تجري عليها فحصاً فنياً للتأكد من خلوها من العيوب، وأوجه القصور، التي لو وجدت فيها لكانت سببا في وقوع حوادث السير.

ومن ناحية أخرى على كل سائق سيارة إجراء الفحص الدوري لسيارته وفقاً للأصول المرعية في الأوقات المناسبة وفي أماكن الفحص، كمحطات خدمة السيارات، والكراجات المتخصصة حتى يمكنه أولاً بأول أن يتلافي وجود أي نقص أو عيب في السيارة في حينه، وبالتالي يحمي نفسه ومن معه وغيره من مستعملي الطرق من وقوع حادث سير.

وسوف نعرض لأنواع المركبات وشروط صلاحية تسيير المركبة في الجزء الخاص بتسجيل المركبات والفحص الفني الذي تجريه سلطات منح الترخيص فيما بعد.

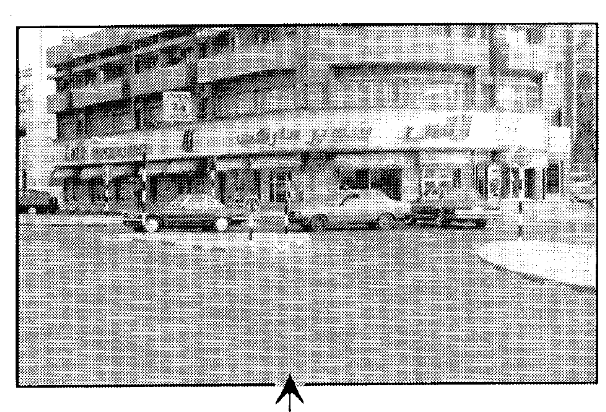
ثالثاً : الطـــريق :

سبق أن ذكرنا أن الطريق يتسبب في وقوع حوالي ١٠٪ من حوادث السير في الدول العربية بصفة عامة. ويرجع ذلك إلى مجموعة من العوامل نذكرها فيما يلي :

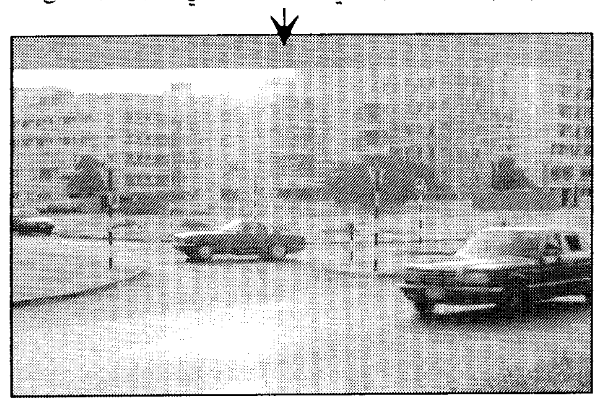
(أ) التصميم الهندسي :

قد يكون تصميم الطريق سبباً في وقوع الحوادث، ويظهر ذلك من تكرار الحوادث في جزء معين من الطريق، كما هو الحال عند بعض التقاطعات حيث يكون نظام الفصل بين السيارات أو بين السيارات والمشاة لا يحقق السلامة

لمستعملي الطريق، وتظهر الصــور التالية التصميم السيء لطريق جـانبي وربطه بشارع خـدمات، ممـا يزيد تكـدس المرور في المنطقة وظهـور مشكلة الـوقوف والإنتظار فيكون ذلك سبباً في وقوع العديد من حوادث السير(١).



شكل رقم (٧) : التصميم السيء لطريق جانبي وربطه بشارع خدمات



وقد يكون السبب في وقوع الحوادث وجود ضِـيقْ في الطريق أو في بعض الحارات عنـد التقاطعـات أو الـدورانات أو زوايـا الـدخـول، أو نتيجة وجـود إنحناءات ومنحدرات حادة.

---

(١) إجراءات الســلامة على الطريق، إعداد خبراء بلـدية دبي، بحث مقدم إلى النـدوة المرورية الأولى التي نظمها مركز بحوث الشرطة التابع لشرطة دبي في الفترة من ١٧ ـ ١٨ فبراير عام ١٩٩٢، ص ٢٠ وما بعدها.

(ب) تجهيزات الطريق :

قد يكون التصميم الهندسي للطـريق سليماً، ولكن يكون العيب في تجهيز وتأثيث الطريـق ويكون هذا العيب سببـاً في وقوع الحوادث، مثـال ذلك وجود موانع وعوائق للرؤية تحول دون مشاهـدة علامات وإشارات الطريق، أو عدم وجود علامـات تحذيرية كافيـة كالواجب وضعها عنـد الإنحناءات الحادة التي تحذر السـائق لتقليل السرعـة عند المرور بـالمنحنى، أو عـدم وجـود التخطيط الأرضي خاصـة في المواقع الهامة كأماكن عبور المشـاة والفصل من طريقين إلى طريق واحد أو العكس، ومداخل الجسور والأنفاق.

أيضاً فإن عدم إضاءة الطريق أو عدم وجود الإضاءة الكافية يكون سبباً في وقوع العديد من الحوادث الليلية.

(جـ) البيئة العامة للطريق :

قد تقع الحوادث رغم سـلامة التصميم الهندسيي للطـريق، ويكون ذلك راجعاً للبيئـة العامـة للطريق، كـوجود مـوانع للرؤيـة مثل المبـاني والأشجار ولافتات الـدعايـة وأحياناً السيـارات الواقفة وأفـراد المشاة، أيضـاً فإن وجود الحفر أو تلف الرصف بالطريق نتيجـة عدم الصيانة يتسبب في الحوادث عندما يضطـر السائق إلى تغيير مسـاره فجأة لكي يتفـادى الـوقوع في بعض الحفـر الموجودة على الطريق.

كما تمثل المياه الـراكدة على سطح الطـريق أو الأتربة أو الـرمال عيـوباً تتسبب في العـديد من الحوادث نتيجـة إنزلاق السيـارة خاصـة عند استخـدام الفرامل بقوة وبطريقة مفاجئة.

ويمكن تفادي العديد من الحوادث عند تـلافي العيوب السابقة، خاصة في أجزاء الطريق التي توضح الإحصاءات والتقارير المرورية أنها «مواقع سوداء» يكثر فيها وقوع الحوادث نتيجة لعيب أو أكثر من عيوب الطريق السابق بيانها.

وسوف نعرض لعيب أو عدم صلاحية الطريق كسبب من أسباب وقوع الحوادث، والإجراءات التي يمكن من خلالها مواجهة هذا السبب بهدف التقليل من حوادث السير وذلك في الفصل الخامس عشر من الباب التالي مباشرة فنحيل القارىء إلى هناك.

رابعاً : العوامل الطبيعية :

تمثل العوامل الطبيعية سبباً من أسباب وقوع حوادث السير، حيث يزداد وقوع الحوادث في الأيام الممطرة والشديدة الحرارة وانتشار الضباب وهبوب الرياح والعواصف.

فقد يكون السائق رشيداً والسيارة سليمة وهندسة الطريق مناسبة، ولكن لظروف خارجة عن إرادة السائق يتعرض لحادث مروري، قد يكون السبب فيه القوة القاهرة الناتجة عن هذه التغيرات الجوية غير المواتية، كما لو هبت رياح شديدة أدت إلى تدهور إحدى السيارات في طريق السيارات الأخرى فيقع حادث تصادم قد يكون متتابعاً أي بين أكثر من سيارة كانت قادمة في الطريق الذي تدهورت فيه السيارة بفعل العواصف والرياح.

ونظراً لخطورة العوامل الطبيعية بالنسبة لحوادث السير فيجب على السائق أن يتخذ حيطة زائدة عند توافر هذه الظروف، أي يبذل في القيادة عناية تزيد عن عناية الرجل المعتاد، حتى يمكنه تجنب الإصطدام بالسيارات التي تتورط في حادث سير بفعل العوامل الطبيعية.

وسوف نعرض بالتفصيل لآثار العوامل الطبيعية على حوادث السير في الفصل السادس عشر من الباب التالي مباشرة، فنحيل القارىء عليه.

خامساً : الأسباب الواقعية لحوادث السير :

ذكرنا أن معظم الحوادث تقع نتيجة أخطاء السائقين وقليل منها بسبب عيوب في المركبة أو في الطريق أو الظروف الطبيعية غير الملائمة.

وهذه الأخطـاء والعيوب قد تتخـذ شكل السرعة الزائدة أو عـدم الإلتزام بخط السير أو وجود عوائق بالطريـق أو إنفصال مقطورة وغيرها من الأسباب التي يظهر فيها جميعاً تأثير العوامل الأربعة السابقة في وقوع حوادث السير.

ونحن نجـد صـدى لهذا التقسيم في إحصائيـات الحوادث الصــادرة عن إدارات المرور المختلفـة، ومنهــا إدارة مـرور دبي، التي تصـــدر في كل عـام، وتتضمن تسعة وعشرين سبباً من أسباب وقوع الحوادث والنتائج التي تترتب على وقـوع الحادث لأي سبب من هـذه الأسبـاب مـن حيث عـدد الإصــابـات وأنواعها وأعداد القتلى في كل منها.

وعلى سبيل المثـال نعرض في الصفحـة التالية صـورة لإحصائيـة جميع الحوادث بدون الإصــابات وحوادث الإصابـات المتوسطة والبليغـة عام ١٩٩١ مصنفـة حسب أسباب الحوادث والصــادرة عن قسم هندسـة المرور وسلامـة الطرق بإدارة مرور دبي عام ١٩٩٢م.

وحتى تكـون دراستنا لمشـاكل المرور تطبيقاً لما يحدث في الـواقع العملي، بمعنى أن تكون هذه الدراسة دراسة عملية واقعية وليست نظرية، فإننا سوف نتناول بـالشرح كل سبب من الأسباب التي وردت في الإحصـائية السـابقة من جميع الجوانب العملية والقانونية وكافة المشاكل المرورية التي يثيرها كل سبب من هذه الأسبـاب ودور رجل المرور في التعرف على الحوادث والمخـالفات التي تقع نتيجة لكل منهـا بهدف ضبطها واتخاذ الإجـراءات الضرورية لعـدم تكرار حوادثهـا. وسوف نخصص لدراسـة هذه الأسباب ستة عشرة فصـلاً في الباب التالي مباشرة.

جدول رقم (٢١)

احصائية جميع الحوادث الإصابات وبدون اصابات المتوسطة والبليغة عام ١٩٩١ م مصنفة حسب أسباب الحوادث في إمارة دبي

الأسباب	إجمالي	اصابات	بدون متوسطة بليغة	عدد المصابين	درجة الإصابة				بدون اصابات بسيطة	مخالفات
					وفاة	بليغة	متوسطة	بسيطة		
١ ـ عدم الالتزام بخط السير	٤٨١٧	٣١١	٤٧٥	٥٦٤	١٧	٨	٨٧	٤٥٢	٤٠٣١	٥٤٦٥
٢ ـ عدم ترك مسافة	٨٥١٥	٢٤٦	١٠٩٣	٣٧٠	٦	٥	٣٦	٣٢٣	٧١٧٦	٣٥٨٦
٣ ـ عدم التقدير لمستعلمي الطرق	٤٩٨	٤٩٨	—	٥١٣	٣٦	٢٣	١٣٤	٣٢٠	—	—
٤ ـ عدم افساح الطريق	٤٨٧	٢٣	٥١	٤٣	١	٣	٢	٣٧	٤١٣	٤١٥
٥ ـ عدم صلاحية المركبة	٩	٢	—	٢	—	—	—	٢	٧	٢٤٠
٦ ـ عدم صلاحية الطريق	١	—	—	—	—	—	—	—	١	—
٧ ـ عدم احكام قفل الابواب	٥٤	٤	—	٥	—	—	—	٥	٥٠	—
٨ ـ الدخول في مكان ممنوع	٥	١	١	١	—	—	—	١	٣	٣٣٥٠
٩ ـ دخول الشارع قبل التاكد	٩٢٧٢	٢٨٧	٥١٩	٥٠٤	٩	٨	٧٣	٤١٤	٢١٦٦	١٠٢١
١٠ ـ الإهمال وعدم الانتباه	٦١٩١	٢٧٢	٨٣٥	٤٤٧	١٠	٣	٨١	٣٥٣	٥٠٨٤	—
١١ ـ الدوران الخاطىء	٢٦١	٢	٢١	٣	—	—	—	٣	٢٣٨	٥٨٣
١٢ ـ السير بعكس السير	٧٣	١٢	١١	٢١	١	—	٤	١٦	٥٠	—
١٣ ـ عبور الإشارات الحمراء	٢٠٤	٨٠	٧٦	١٩٧	—	—	٣٠	١٦٧	٤٨	٥٨٩٨
١٤ ـ السرعة الزائدة	١٢٠	٦٤	٣٧	١١٨	١٦	٣	٣١	٦٨	١٩	١٠٤٠١٩
١٥ ـ السوق بطيش وتهور	٥٨	٩	١٨	١٣	—	—	٢	١١	٣١	٩٤٦٠
١٦ ـ التجاوز الخاطىء	٢٣٥	١٩	٢٩	٣١	١	—	١	٢٩	١٨٧	١١٨٨
١٧ ـ الرجوع للخلف دون انتباه	٤٩٦٧	٣٨	١٢١	٤٢	١	٢	٦	٣٣	٤٨٠٨	٣٥١
١٨ ـ الوقوف في وسط الطريق	١٦	—	١	—	—	—	—	—	١٥	١٠٢٥٣
١٩ ـ انفجار اطار	١٣٦	١٣	٨	٣٨	٣	١	٩	٢٥	١١٥	—
٢٠ ـ تاثير العوامل الطبيعية	٤٣	١	٦	١	—	—	—	١	٣٦	—
٢١ ـ تاثير العقاقير والأدوية	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
٢٢ ـ تاثير تناول مسكرات	١٠	٢	٦	٣	—	—	—	٣	٢	—
٢٣ ـ تاثير تناول مخدرات	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
٢٤ ـ وجود عوائق	١٢	—	—	—	—	—	—	—	١٢	—
٢٥ ـ الارهاق والنوم	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
٢٦ ـ الحمولة الزائدة	٩	٢	١	٥	—	—	١	٤	٦	٣٦٤
٢٧ ـ سقوط الحصولة	٨٦	٣	٧	٣	—	—	١	٢	٧٦	—
٢٨ ـ انفصال مقطورة	١٣	—	٣	—	—	—	—	—	١٠	—
٢٩ ـ حيوان سائب	١٤٨	٢٦	٤٨	٤٠	١	٢	٨	٢٩	٧٤	—
٣٠ ـ أسباب أخرى	١٢١٣	٩	٢١	٩	١	—	٤	٤	١١٨٣	—
المجموع	٣١١٥٣	١٩٢٤	٣٣٨٨	٢٩٧٣	١٠٣	٥٨	٥١٠	٢٣٠٢	٢٥٨٤١	١٤٦١٩٣

المصدر : قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي.

الفصل الثالث
نتائج حـــوادث الســـير

خطورة الحوادث المرورية :

إن العالم شرقـه وغربـه وجنوبه وشمالـه بكافة دولـه وأقاليمـه يصاب بخسائر فادحة في الأرواح والممتلكات من جراء وقوع حوادث السير.

وقد سبق أن ذكرنا أن ضحايا حـوادث السيارات تزيد كثيراً عن ضحايا الحروب، وأن عدد الـوفيات والإصابات بأنـواعها المختلفة تزداد دائماً بـزيادة كثافة المرور، أي بزيادة عدد السكان وعدد السيارات المستخدمة.

فلو علمنا أن آخر إحصائية لعدد السيارات في العالم في عام ١٩٩١ وصل إلى ٤٠٠ أربعمائة مليون سيارة(١)، وأنـه وفقاً للجدول التالي، الـذي يبين عدد حوادث السيـارات في دول اتحاد الوقايـة الدولي لعام ١٩٨٥، أن متـوسط عدد الوفيـات في هـــذه المجمـوعة من الـدول هو ٣,٩ وفـاة لكل ١٠,٠٠٠ سيارة، وعلى افتراض أن هـــذا المتوسـط يمثل معـــدل الـوفيات في جميع دول العـالم، فإنـه من المتوقـع أن يكون عـد الـوفيات في عـام ١٩٩١ قـد وصل تقريبـا إلى

$$\frac{\text{٤٠٠ مليون سيارة} \times \text{٣,٩}}{\text{١٠,٠٠٠ سيارة}} = \text{١٥٦,٠٠٠ متوفي.}$$

وهو عدد يـزيد كثيراً عن أعداد الضحايـا في الحروب، ناهيك عن أن هذا العدد يتكرر ويزداد سنوياً لأنه يتناسب طـردياً مع الزيادة المستمرة والمتوالية في أعداد السكان وأعداد السيارات المستخـدمة في العالم، فحوادث الطريق تعتبر

---

(١) جريدة الأهـرام القاهرية الصادرة بتاريخ ١٩٩٢/١/٦، ويـلاحظ أن عدد السيارات في العالم كان قـد وصل عام ١٣٩٦هـ ـ ١٩٧٦م ٣٢٨ مليون سيارة، وبـذلك يكون مقدار الزيـادة في عدد السيارات في العـالم خلال ١٥ عامـاً (من ١٩٧٦ إلى ١٩٩١) ٧٢ مليون سيـارة بنسبة زيـادة مقـدارهـا ٢٢٪ (قارن دراســات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ١٨٤).

هي المسئولة عن الرقم الحقيقي لمجموع الموتى والمصابين في أي دولة من دول العالم، فمعدل الموت بين٢٠ـ٣٠من كل ١٠٠,٠٠٠شخص يعتبر معدلاً عادياً في العديد من الدول(١).

جدول رقم (٢٢)

حوادث السيارات في دول إتحاد الوقاية الدولي لعام ١٩٨٥(٢)

الدولة	عدد الوفيات	عدد المصابين	عدد الحوادث	عدد المركبات	عدد السكان	مواطن لكل سيارة	لكل ١٠٠٠٠سيارة	
							وفاة*	مصاب
اليابان	٩,٢٦٢	٦٤٤,٣٢١	٥١٨,٦٤٢	٤٦,٩٧١,٠٠٠	١٢٠,٢٣٥,٠٠٠	٢,٥	١,٩٧	١٣٧
السويد	٦٨٥	١٨,٦٢٩	١٤,٤٦١	٣,٣٨٣,٠٠٠	٨,٣٥٩,٠٠٠	٢,٥	٢,٠	٥٥
ايسلندا	٢٤	٩١٢	٦١٨	١١٧,٠٠٠	٢٤٢,٠٠٠	٢,١	٢,١	٧٨
النرويج	٤٠٢	١١,٦٧١	٨,٧٤٥	١,٧٦٤,٠٠٠	٤,١٤٦,٠٠٠	٢,٣	٢,٣	٦٦
فنلندا	٥١٨	١١,١٤٠	٤٢,٦٢٠	٢,٢٥٤,٠٠٠	٤,٩١٣,٠٠٠	٢,٢	٢,٣	٤٩
إيطاليا	٧,١٨٤	٢١٧,٥٥٣	٢٧٠,٩٧٦	٢٨,٠٠٠,٠٠٠	٥٦,٣٤٤,٠٠٠	٢,٠	٢,٦	٧٨
الولايات المتحدة	٤٦,٢٠٠	١,٧٠٠,٠٠٠	١٨,٨٠٠,٠٠٠	١٧٤,٢٠٠,٠٠٠	٢٣٦,١٥٨,٠٠٠	١,٤	٢,٧	٩٨
بريطانيا	٥,٥٩٩	٣١٨,٧٠٠	٢٥٣,٢٠٠	٢٠,٧٧٣,٠٠٠	٥٤,٩٠٩,٠٠٠	٢,٦	٢,٧	١٥٣
أستراليا	٢,٤٩٧	—	—	٨,٨٣٣,٠٠٠	١٥,٥٤٤,٠٠٠	١,٨	٢,٨	—
هولندا	١,٦١٥	٥٠,٦٧٦	٤٤,٣١٧	٥,٢٨٠,٠٠٠	١٤,٤٠٠,٠٠٠	٢,٧	٣,١	٩٦
البرازيل	٤,١٠٠	—	—	١٢,٧٠٠,٠٠٠	١٣٠,٠٠٠,٠٠٠	١٠	٣,٢	—
ألمانيا الغربية	١٠,١٩٩	٤٦٦,٠٣٣	٣٥٩,٤٨٥	٣٠,١٠٠,٠٠٠	٦١,١٧٥,٠٠٠	٢	٣,٤	١٥٥
سويسرا	٩١٠	٢٩,٨٣٠	٧٢,٠٥٠	٢,٦١٧,٠٠٠	٦,٤٥٦,٠٠٠	٢,٥	٣,٥	١١٤
جزر الفارو	٦	٩٠	١,٨٥٦	١٦,٠٠٠	٤٦,٠٠٠	٢,٩	٣,٨	٥٦
النمسا	١,٦١٨	٦٠,٦١٩	٤٦,٥٣٥	٣,٩٧٤,٠٠٠	٧,٥٨٩,٠٠٠	١,٩	٤,١	١٥٣
كندا	١,٢٢٢	٥٥,١٣١	١٨٢,٢٠٦	٢,٩٤٢,٠٠٠	٦,٥٤٣,٠٠٠	٢,٢	٤,٢	١٨٧
الكويت	٢٩٧	—	—	٦٩٨,٠٠٠	١,٦٧٢,٠٠٠	٢,٤	٤,٢	—
الدنمارك	٧٤٢	١٢,٧٢٧	١١,٤٧٧	١,٧٢٨,٠٠٠	٥,١٠٠,٠٠٠	٣	٤,٣	٧٩
أسبانيا	٤,٨٢٧	١١٥,٥٢٨	٧٤,١١١	١١,١٩١,٠٠٠	٣٨,٣٨٧,٠٠٠	٣,٤	٤,٣	١٠٣
لوكسمبرغ	٧٩	١,٩٢٧	٤,٤٥١	١٨,٠٠٠	٣٦٦,٠٠٠	٢	٤,٤	١٠٧
إيرلندا	٤١٦	٧,٣٢٧	١٩,٨٦٥	٩٠٦,٠٠٠	٣,٥٥٢,٠٠٠	٣,٩	٤,٦	٨١
فرنسا	١١,٥٢٥	٢٨٢,٤٨٥	١٩٩,٤٥٤	٢٤,٩٧٠,٠٠٠	٥٥,٠٦١,٠٠٠	٢	٤,٦	١١٣
بلجيكا	١,٨٩٣	٧٩,٦٧٨	٥٣,٨٦٩	٣,٣٠٠,٠٠٠	٩,٨٥٨,٠٠٠	٣	٥,٧	٢٤١
بولندا	٤,٦٨٨	٤٢,٢٩٠	٣٦,١٠٠	٧,٢٨٠,٠٠٠	١٠,٦٧٩,٠٠٠	٥,٢	٦,٤	٥٨
هنجاريا	١,٧٥٦	٢٤,٨٤٠	١٩,٥٦٣	٢,٠٥٥,٠٠٠	١٠,٦٧٩,٠٠٠	٥,٢	٨,٥	١٢١
البرتغال	١,٩٤٦	٤١,٢٠١	٥٨,٢٤٢	٢,٢٠٠,٠٠٠	١٠,١٨٠,٠٠٠	٤,٦	٨,٨	١٨٧

(١) دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، مرجع سابق، ص ٢١٩.

(٢) المصدر : مجلة طريق السلامة الصادرة عن الجمعية الأردنية للوقاية من حوادث الطرق، العدد ٩ السنة الثالثة، كانون الثاني ١٩٨٧.

(*) تم حساب متوسط عدد المتوفين لكل ١٠,٠٠٠ سيارة بالنسبة لمجموعة الدول =

وبالإضــافة إلى أعداد الـوفيات هناك أيضاً الإصــابات بأنواعهـا المختلفة البليغة والمتوسطة والبسيطة، بالإضافة إلى الخسائر المادية المتمثلة في السيارات المحطمة والطـرق وأثاثـات الطرق التالفـة نتيجة المصــادمات والتكـاليف المالية الضـخمـة التي يتحملها المجتمـع في علاج المصــابين أو تعـويض أهالي المتـوفين والمضرورين. وسوف نعطي فكرة موجزة عن هذه الأضرار في البنود التالية :

أولاً : المتوفون :

سبق أن رأينـا أن حوادث المرور ينتج عنهـا مئات الآلاف من الضحـايا سنوياً، ولا يقتصر الأمـر عند مجرد وفاة الشخص، فقد يكـون هذا المتوفي رب أسرة فتحرم أسرته أي زوجتـه وأولاده من عائلها، فيعانـون من قسوة الحياة بسبب فقد عـائلهم الوحيد، ويـزداد الأمر صعوبة عنـدما يكون الأبنـاء صغار السن يحتاجون إلى كل رعاية وحماية يوفرها لهم الآباء.

وهناك خلاف حول تكييف حادثة مروريـة معينة، هل هو حادث إصابة أم حـادث وفـاة، وسبب هذا الخلاف هـو الـوقت الـذي يعتد بـه عنـد تكييف الواقعة.

ففي الولايات المتحدة الأمريكية مثلاً، تقيد الحادثة وفاة إذا أدت إلى وفاة المصاب خـلال فترة سنة من وقـوع الحادث، وفي بلدان أخرى لا تقيـد الحادثة وفاة إلا إذا كـانت الوفاة قـد حدثت وقت وقوع الحادث، وهنـاك البعض الآخر الذي يقيد الحادثة وفاة إذا حدثت الـوفاة في خلال شـهر من وقوع الحادث، أما بعد مرور هذا الشـهر فإن الواقعة تظل مقيدة حادثة إصابة(١).

= الموضحة في الجدول رقم (٢٢) في المتـن عن طريق جمع المعـدل الخاص بكل دولة على حدة والموضح في العامود قبل الأخير من الجدول وقسمة حاصل الجمع على عدد الدول فنحصل على متوسط هذا المعدل بالنسبة لكل هذه الدول معاً.

(١) عميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٧٤.

ثالثاً : المصـــابون :

أعداد المصابين في حوادث المرور تفوق كثيراً أعـداد المتوفين، والإصابات الناتجة عن الحادث متنـوعة، فقد تكون بليغـة، وقد تكون متوسطـة وقد تكون بسيطة.

والإصابات البسيطة هي التي تحتاج في شفائها لمدة أقل من عشرين يوماً ولا تتخلف عنها عاهات أو تشوهات.

أمـا الإصابـات المتـوسطة : فهي التي تحتـاج في عـلاجها لمدة أكثـر من عشرين يوماً ويتخلف عنها عاهات أو تشوهات.

والإصابات البليغة : هي الإصابات الخطيرة، وهي التي تتسبب في الوفاة مباشرة أو بعد فترة قصيرة من حدوثها(١).

والإصابات الخطيرة في حـوادث المرور هي التي ينتج عنها الكسور، مثل الكسور في العمود الفقري والجمجمة والأضلاع والأيدي والأرجل، كما قد ينتج عنها فقـد عضو أو أكثـر من أعضاء الجسم كـالعين واليد والسـاق، أو حدوث تمزقات في الأحشاء الـداخلية للجسم مثل تمزقات الكبـد أو الطحال أو الأمعاء، وقـد ينتج عنها الشلل إذا حـدث كسر في العمود الفقـري أو فقد الـذاكرة عنـد الإصابة الشديدة في الرأس.

فهذه الإصابات الخطيرة قد يترتـب عليها عجزء المصاب في حادث المرور عجزاً كليـاً أو جزئيـاً يقعده عن العمل أو ينقص من كفـاءته في أداء عملـه مما يعرضه إلى فقد مصدر دخله فقداً كليـاً أو جزئياً، ويعود ذلك بالأثر السيء على مستقبل أسرة المصاب، خاصة إذا كان هو رب العائلة.

وبجانب الضرر الشخصي والعجز الجزئي أو المؤقت الذي يقع للمصاب في الحادث، فإنه هـو وذويه والمجتمع يتحمل تكـاليفاً باهظـة في العلاج والرعـاية الصحية.

---

(١) المرجع السابق، ص ٧٤.

أضف إلى ذلك ما يتحمله المجتمع من فقد ونقص في القوة البشرية خاصة في الدول التي تعاني من نقص عدد سكانها مثل دولـة الإمارات العربية المتحدة حيث تكون خسـارتها كبيرة عندمـا تفقد أحد مـواطنيها في حـادث مروري، أو يصاب هذا المواطن بعجز كامل أو جزئي عن العمل والإنتاج.

ويوضح الجدول التالي أعداد المتـوفين والمصابين في حوادث السيارات في إمارة دبي عام ٩٠، ١٩٩١ والمشتق من احصائيات حوادث السير الصادرة عن قسم الهندسة وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي(١).

جدول رقم (٢٣) مجموع إصابات ووفيات حوادث السير
في إمارة دبي خلال عامي ٩٠، ١٩٩١

البيان / نسبة التغير	١٩٩١	١٩٩٠	مقدار التغير + −	نسبة التغير ٪
الإصابات البسيطة	٢٣٠٢	٢٣٨٧	− ٨٥	− ٣,٦٪
الإصابات المتوسطة	٥١٠	٤٨٤	+ ٢٦	+ ٥,٣٪
الإصابات البليغة	٥٨	٦٢	− ٤	− ٦,٥٪
الوفيـات	١٠٣	٩٩	+ ٤	+ ٤ ٪
المجموع	٢٩٧٣	٢٩٨٣	− ٥٩	− ١,٩٪

ويظهر من الجدول السابق أن إجمالي الإصـابات قد انخفض في عام ٩١ عنه في عام ٩٠ من ٣٠٣٢ إلى ٢٩٧٣ بمقدار ٥٩ إصابة وبنسبة مئوية مقدارها ١,٩٪. إرتفعت الإصابات المتوسطة بمقـدار ٥,٣٪ وانخفضت الإصابات البليغة بمقدار ٦,٥٪ وارتفعت الوفيات بمقدار ٤٪ عن عام ١٩٩٠(٢).

---

(١) إحصائية جميع حوادث الإصابات وبدون إصابات المتوسطة والبليغة الصادرة عن قسم الهندسة وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي عام ١٩٩٠م، ١٩٩١.

(٢) راجع في تفصيل إجمالي وأنـواع إصابـات حـوادث السير في إمارة دبي خـلال الفترة =

ثالثاً : الخسائر الاقتصادية :

بجانب الخسـائر في الأرواح، فإن المجتمع يصاب بـالعديـد من الخسائر الاقتصاديـة، أي الخسائر الماديـة في الممتلكات، ويمكن سرد أهم الخسـائر التي يصاب بها المجتمع في هذا المجال وهي :

١ تكاليف إصلاح السيارات التي تورطت في الحادث.

— التلف الـذي حـدث في أثاثـات الطـريق كأعمـدة النور أو العـلامـات والإشارات المرورية والأرصفة.

— تكاليف العلاج والرعاية الصحية.

— تكاليف التأمين للمتوفين والمصابين في الحادث.

— تكاليف التحقيق في الحوادث والقضايا وأتعاب المحامين.

— التكاليف التي تتحملها الجهات التي تشترك في إزالة آثار حادث المرور كالأنقاذ والدفاع المدني والبلديات.

— تكاليف التعويض التي يتحملها المتسببون في الحادث.

— تكـاليف الضمان الاجتماعي ومعـاشـات التقـاعـد التي تصرف لمن أصابهم عجز جزئي أو كلي من جراء الحادث.

— الوقت الفـاقد الـذي يتحمله مستخدمـو الطريق عنـد وقوع الحادث نتيجـة لشغل الطـريق بـالسيـارات المتورطـة في الحادث، وسيـارات الشرطـة

= ٨٦ ــ ٩١، الأستاذ أمين الخاجـة وآخرين، بحث بعنـوان «حوادث السير في إمـارة دبي خلال عـام ١٩٩١، تحليل إحصائي، مقدم إلى النـدوة المرورية الأولى التي نظمها مـركز البحـوث والدراسـات بشرطة دبي في الفترة مـن ١٧ ـ ١٨/٢/١٩٩٢، ومـوضوعهـا «رؤية تكاملية للتصدي للمشكلات المرورية»، ص ٣٠ ـ ٤١.

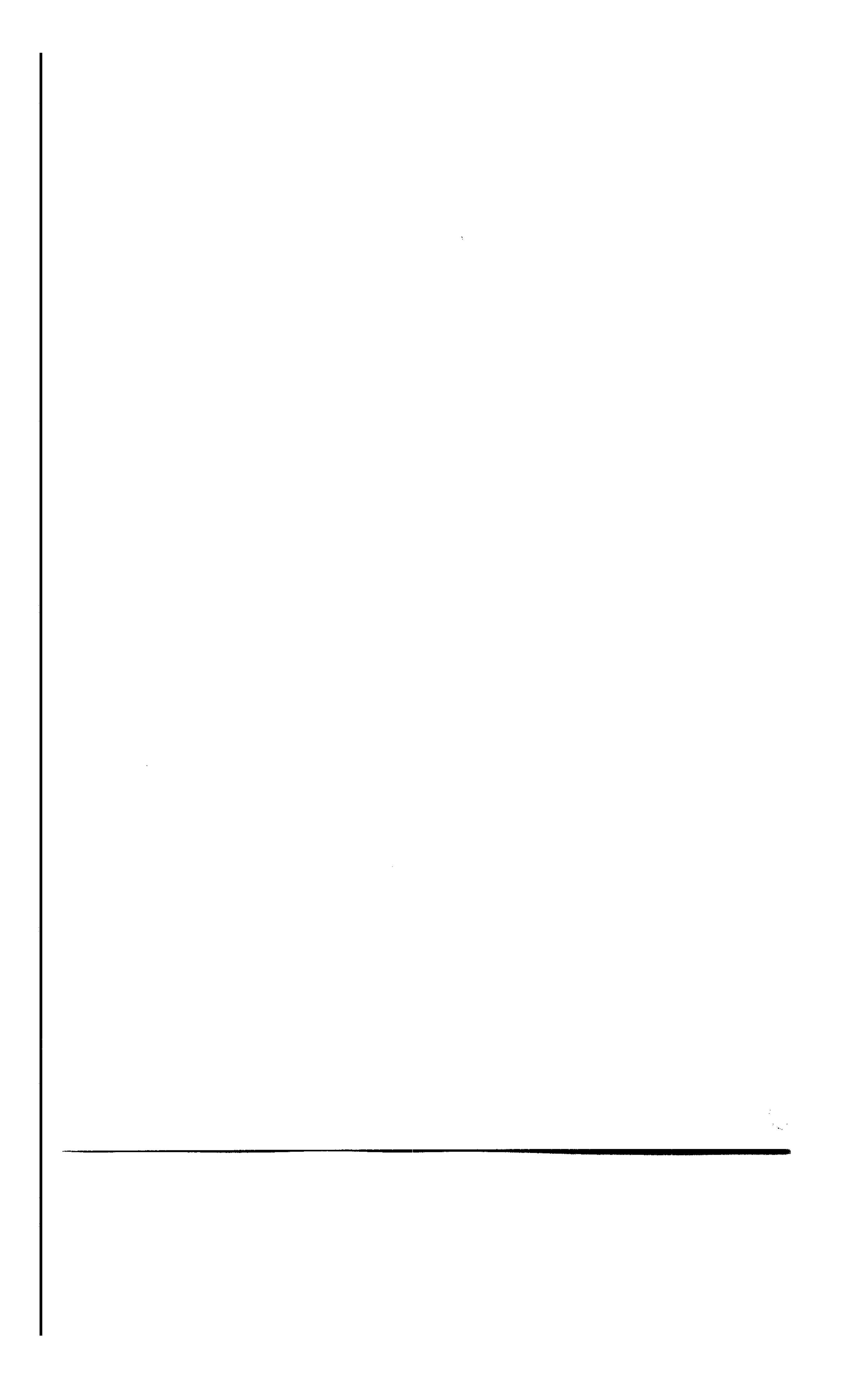
والإسعاف والدفاع المدني التي تهرع لمكان الحادث للتحقيق، ونقل المصابين، وإزالة آثار الحادث.

— الفقد في القوة البشرية نتيجة العجز الكلي أو الجزئي أو الوفاة لبعض المتورطين في الحادث خاصة الأطفال ومن هم في سن الشباب.

وللتدليل على جسامة الخسائر الاقتصادية والبشرية التي تصاب بها الدول من حوادث المرور فإن دولة مثل الولايات المتحدة الأمريكية رغم تقدمها في المجال المروري واتخاذها العديد من الإجراءات للوقاية من حوادث السير، فإن عدد القتلى في خلال خمسين عاماً منذ ١٩٢٨ وحتى ١٩٧٨ وصل إلى ما يزيد عن ٢ مليون شخص، وكان معدل الوفيات آنذاك ٢,٥٢ شخص لكل ١٠,٠٠٠ سيارة، أما حوادث سرقة السيارات وحوادث المرور فإنها تمثل استنزافاً عنيفاً للاقتصاد الأمريكي، حيث بلغت التكاليف في عام واحد فقط هو عام ١٩٧٨ (٣٤,٣) مليار دولار(١).

---

(١) دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ٢٢٠.



الباب الثاني
الأسباب الواقعية لحوادث السير

حقيقة أن «الوقاية خير من العلاج»، وحادث السير خاصة إذا نتجت عنه إصابات ووفيات يكون غير قابل للعلاج، ولذلك فإنه يمكننا القول في مجال حوادث المرور إن «الوقاية خير من الهلاك» أو أن «الوقاية خير من النهاية»، فقد تنتهي حياة إنسان سواء بالوفاة أو العجز الكامل أو الجزئي، نتيجة حوادث السير المروعة التي زادت في الآونة الأخيرة.

ومن هنا تبدو أهمية الوقاية من حوادث السير، أي إتخاذ الإجراءات والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الحادث وما ينتج عنه من خسائر بشرية ومادية يصعب تعويضها والتخفيف منها.

وهذه الاحتياطات والإجراءات يمكن إتخاذها من جانب سائقي السيارات أو أي شخص من مستعملي الطريق، وأيضاً من جانب تلك الجهة التي تختص بمراقبة الطريق ومستعمليه ونقصد بها جهاز الأمن.

وما يهمنا في هذا المجال بيان الدور الذي يمكن أن تساهم به الشرطة في توقي حوادث السير ومنع وقوعها، فهناك العديد من الإجراءات المرورية التي لا تخرج في جوهرها عن التطبيق السليم لقوانين المرور واللوائح والتعليمات المنفذة لهذه القوانين وهي تؤدي جميعها إلى توفير طريق آمن لجميع مستخدميه.

وهذا الموضوع يعتبر من الموضوعات الشائكة والمعقدة والمتشعبة، وسوف نركز في تناوله على بيان الأسباب الواقعية لحوادث السير التي قامت

بحصرهـا إدارة المرور في شرطـة دبي لإحصـائيـات الحوادث التي تصـدرهـا سنويا، والتي ورد بها ثلاثـون نوعاً من الأسبـاب المختلفة التي يترتب على كل منها وقـوع الآلاف من الحوادث التي يروح ضحيتها مئـات من البشر، وكذلك الإهدار الشديد للموارد البشرية والماديـة للدولة، وسوف نعتمد في شرحنا لهذه الأسبـاب على إحصـــائيـة جميع الحوادث لعـــام ١٩٩١ في إمـارة دبي، والتي أوردناها فيما سبق(١).

ويبـدو الدور الـوقائي الهام الـذي يستطيع أن يقوم بـه رجل المرور في التغلب على أسبـاب وقوع الحادث عن طـريق التطبيق السليم لقـوانين وقواعـد المرور. ومن هنـا فإننا سوف نتنـاول بالتـوضيح كل سبب من أسبـاب وقوع الحوادث التي وردت في إحصائية مرور دبي المشـار إليها، حتى يكون القارىء على علم تام بها، فالحادث يقع نتيجـة مخالفة أحد مستخدمي الطـريق، خاصة سائق السيارة لقـاعدة أو أكثر من قواعـد المرور، فإذا تدخل رجل المرور الذي يختص بمـراقبة الطريق في وقـت مناسب وأوقف السـائق المخالف، وحـرر له مخالفة، أو لفت نظره إلى خطورة تصرفه المخالف لقواعد المرور، فبهذه الطريقة يمكن تفادي وقـوع العديـد من الحوادث، خاصـة إذا شعر مستعملـو الطريق بالحضور الفعال لرجل المرور وقدرته على إدارة حركة الطريق في سيطرة تامة ويسر وانسياب.

ومن هنا فإن خطتنا في معالجة هذا الموضوع سوف تمر بالمراحل التالية:

١ – شرح كل سبب من الأسباب المعروفة لوقوع حادث السير.

٢ – دور رجل المرور وتصرفه حيال كل سبـب من هذه الأسباب بهدف القضاء على معظمها منعاً من وقوع الحادث.

---

(١) راجع فيما سبق إحصائية جميع حـوادث الإصابات وبدون اصابات البليغـة والمتوسطة عام ١٩٩١ المصنفة حسب اسباب الحوادث والصادرة عن قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي، ص ١١٨.

وقبل أن نبدأ شرحنا لهذه الأسباب، تجدر الإشارة إلى ما سبق أن نوهنا اليه من وجود علاقة عكسية بين عدد المخالفات التي إرتكبها السائقون ونتج عنها الحادث، وبين عدد المخالفات التي حررها رجال المرور للمخالفين، على سبيل المثال في إحصائية حوادث عام ١٩٩١ المشار اليها سابقاً، فإن إجمالي الحوادث التي وقعت نتيجة الرجوع للخلف دون انتباه بلغت (٤٩٦٧) حادث سير، بينما وصل عدد المخالفات التي حررها رجل المرور لمن ارتكبوا هذا الخطأ ٣٥١ مخالفة فقط، خلافاً لذلك نجد أن السرعة الزائدة تسببت في وقوع (١٢٠) حادث سير، وكان عدد المخالفات التي حررت لهذا السبب (١٠٤٠١٩) مخالفة، وسوف يظهر لنا ذلك بوضوح عند دراسة كل سبب من هذه الأسباب.

وتدل هذه العلاقة العكسية بين عدد حوادث السير، وبين عدد المخالفات التي يحررها رجل المرور، على أنه كلما زاد نشاط رجل المرور وزادت رقابته للطريق أي كلما زاد عدد المخالفات التي يحررها للمخالفين، كلما قلت حوادث السير، وكلما قل عدد المخالفات المحررة، كلما زادت حوادث السير التي تقع، وهنا يظهر الدور الوقائي الهام الذي يمكن أن يؤديه رجل المرور في منع وقوع حادث السير، وهو الأمر الذي أوليناه عناية خاصة في هذا المؤلف، حتى يتعرف القارىء وهو رجل المرور أياً كان موقعه في السلم الوظيفي، على كل سبب من الأسباب، والمهمة الملقاة على عاتقه من أجل تلافي مسببات الحوادث حتى نحصل على طريق مروري آمن وسليم لكل من يستخدمه.

الفصل الأول

عدم ترك مسافة
والوقوف والوقوف المفاجيء

من أكثر الحوادث المرورية على الطرق تلك التي تقع نتيجة عدم محافظة السائق على مسافة مناسبة بينه وبين السيارة أو السيارات التي أمامه، وكذلك الوقوف والوقوف المفاجيء، وعدم إنتباه قائد السيارة الخلفية وعدم تركه مسافة أمان كافية بينه وبين السيارة التي توقفت أو توقفت فجأة في الطريق لأي سبب من الأسباب فيصطدم بها محدثاً تلفيات وإصابات في سيارتين أو أكثر من السيارات التي تورطت في هذا الحادث.

وتبدو خطورة المخالفات السابقة عندما نطلع على إحصائية الحوادث الصادرة من إدارة مرور دبي عام ١٩٩١، حيث نجد أن إجمالي الحوادث التي وقعت نتيجة عدم ترك مسافة وصلت (٨٥١٥) حادث لم تحرر فيها مخالفات سوى (٣٥٨٦) مخالفة، ويلاحظ أن عدد المخالفات المحررة أقل كثيراً عن الحوادث التي وقعت فتصل نسبة عدد المخالفات إلى حوالي ٤٢٪ من عدد الحوادث، وكما سبق أن ذكرنا فإن العلاقة بين عدد المخالفات المحررة وعدد الحوادث هي علاقة عكسية، فإذا زادت عدد المخالفات التي يضبطها رجال المرور، فإن عدد الحوادث سوف يقل، وبالتالي تتحقق فعالية عمل رجل المرور في منع الحوادث قبل وقوعها، مع ما يترتب على ذلك من وقاية المجتمع من الآثار الضارة الخطيرة التي تنتج عن وقوع حوادث المرور.

ووفقاً للمادة (٤٠) من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير على الطرق في إمارة دبي، على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه

مسافة تكون كافية لتمكينه من التـوقف عندما تخفض المركبة الأمامية سرعتها أو يتوقف فجأة، وعليـه أن يتنبه لإشـارات قائدهـا، ولا يجوز له الاقتراب من المركبة التي تسير أمامه بطريقة قد تضايقه أو تشكل خطراً.

فعند قيـادة السيارة يواجـه السائق أمـوراً كثيرة قد تضطره للـوقوف، وهذا الوقوف قد يكون طبيعياً وقد يكون فجائياً.

والوقوف الطبيعي هو الذي يتم بعد تفكير مناسب وتروي، ولذلك يجب أن يكون الوقـوف في هذه الحالة وقوفـاً عادياً وصحيحاً ومتمشيـاً مع أصول القيادة وقواعد المرور، وذلك بالنظر في المرآة العاكسة وإعطاء إشارة التهدئة ثم الضغط التدريجي على الفرامل واتخاذ الوضع المنـاسب للسيارة بالطريق، ولن يتمكن السائق من هذا الوقوف إذا لم تكن بينه وبين السيارة التي أمامه مسافة كافية تمكنه من التفكير والتروي والوقوف الصحيح.

والأحوال التي تستدعي الوقوف هي :

١ – أمام علامة قف.

٢ – أمام إشارة رجل المرور.

٣ – عند الدخول في أحد الشوارع.

٤ – عند مشاهدة إشارة المرور االحمراء.

٥ – عند مشاهدة النور الأصفر قبل الدخول إلى منحنى.

٦ – عند وقوف السيارة الأمامية.

٧ – عند وقوع حادث أمام السيارة.

٨ – عند عبور الأطفال والنساء الحوامل وكبار السن.

٩ – عنـد سماع صوت سيـارات مطافىء أو إسعـاف أو شرطة النجـدة، فتقف السيـارات على اليمين حتى تفسح الطـريق لهذه الأنـواع من السيـارات، وهذا متبع في بعض الدول الأجنبية مثل ألمانيا الغربية.

وفي هذا الصدد فإنه يتعين التفرقة بين التوقف، والوقوف.

فيقصد بالتوقف : وقوف سيارة بـالطريق بصورة مؤقتـة مدة الوقت اللازم لصعود أشخاص أو نزولهم أو لشحن بضائع أو لإفراغها. وعلى السائق أن يبقى على مقود السيارة أو على مقربة منها لتحريكها عند اللزوم.

أما الـوقوف : فهو إبقـاء السيارة في مكـان ما، لوقـت محدد مع إطفاء المحرك، وإمكانية تركها في هذا المكان.

ونوضح فيما يلي حـالات التوقف والوقـوف الممنوع التي يـراقبها رجل المرور، وعليـه إتخاذ الإجراء المنـاسب حيـال المخـالف، لأن الحوادث التي تقع نتيجة هـذه المخالفات كثيرة، ومنع هـذه المخالفات يتضمن وقـاية للمجتمع من العديد من حوادث المرور.

أولاً : الوقوف الممنوع :

الأماكن التي لا يجوز الوقوف أو الإنتظار فيها :

١ – الأماكن المخصصة لعبـور المشاة وعلى الأرصفة، ويجوز استثناء في المنـاطق السكنيـة أن يـوقف السكـان سياراتهم أو دراجـاتهم الخاصـة أمـام منازلهم.

٢ – على الجسور أو الممرات العلوية أو في الأنفاق ما لم يكن هناك أماكن مخصصة للوقوف أو الإنتظار.

٣ – على نهر الطريق بالقرب من المرتفعات أو المنحنيات.

٤ – على نهر الطريق بجـوار العلامات الأرضية الطويلـة المتصلة التي لا يسمح بعبورها.

٥ – في الأماكن التي قـد تحجب المركبة بوقـوفها أو انتظارهـا الإشارات الضوئية أو علامات الطرق عن نظر بقية مستعملي الطريق.

٦ – أمـام مـداخل ومخارج «الكـراجـات» أو محطـات البنـزين أو

المستشفيات أو مراكز الإسعاف أو الإطفاء أو الشرطة أو المناطق العسكرية أو المدارس.

٧ – في الأماكن التي يعوق الوقوف فيها تحرك مركبة أخرى واقفة.

٨ – على نهر الطريق بجوار مركبة أخرى واقفة.

٩ – في الأماكن غير المصرح بالإنتظار فيها.

١٠– على بعد يقل عن (١٥) متراً من مفارق الطرق ومداخل الميادين والدوارات أو محطات مركبات النقل العام للركاب، وعلى مركبات النقل العام عند وقوفها بمحطات الركوب أو النزول أن تقف محاذية للرصيف أمام المحطة، ولا يجوز للمركبات الأخرى المرور بين المركبة والرصيف ولا يجوز تعطيل ركوب أو نزول الركاب.

١١ – وعلى قائد المركبة تهدئة السرعة أو التوقف إذا لزم للسماح للسيارات المخصصة لنقل طلبة المدارس لإجراء التحركات اللازمة لصعودهم أو نزولهم، ولا يجوز تعطيل هؤلاء أو إزعاجهم.

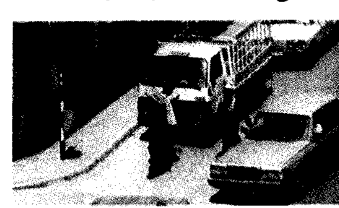
١٢ – ويحظر على سيارات الأجرة الوقوف في غير الأماكن المخصصة لها والتي تحددها إدارة المرور ويعلن عنها. وتحدد أماكنها وعدد السيارات بلافتات وخطوط أرضية.

ويجوز لقائد السيارة التوقف بصفة عارضة في أقصى يمين الطريق لقبول ركاب أو إنزالهم، على أن يراعى ألا يكون إنعطافه إلى يمين الطريق فجأة أو بطريقة تعرض المشاة أو المركبات الأخرى للخطر.

وتوضح الأشكال التالية أمثلة لبعض حالات الوقوف والتوقف المنوع في الأماكن والطرقات المختلفة ليلاً ونهاراً، وكذلك عملية تنظيم الوقوف والتوقف المسموح بها(١) :

(١) راجع : الطاهر عيارة : السياقة في متناولك، تونس ١٩٨٣، ص ١١٠ وما بعدها.

١ – أمثلة لبعض حالات منع الوقوف والتوقف :



شكل رقم (٨ أ)
التوقف ممنـوع إبتداء من هـذه العـلامـة إلى أول منفذ.

شكل رقم (٨ ب)
التوقف ممنوع بجانب حافة هذا الرصيف



شكل رقم (٨ جـ)
الوقوف ممنوع إبتداء من هذه العلامة إلى أول منفذ

شكل رقم (٨ د)
الوقوف ممنوع بجانب حافة هذا الرصيف

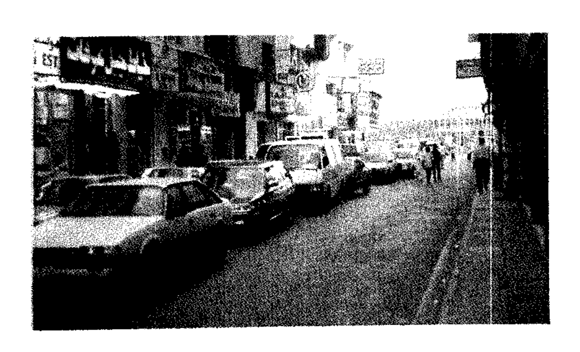


شكل رقم (٨ هـ)
أمام مستشفى



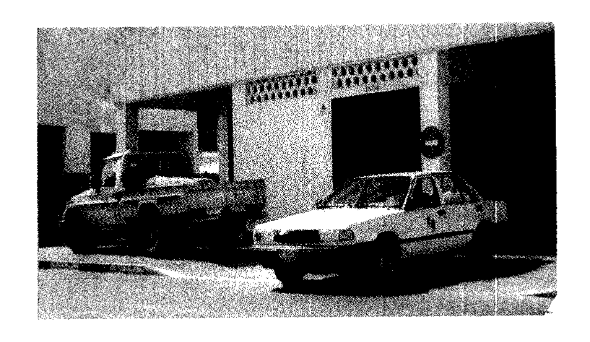
شكل رقم (٨ و)

إلى جانب محطات
النقل العام



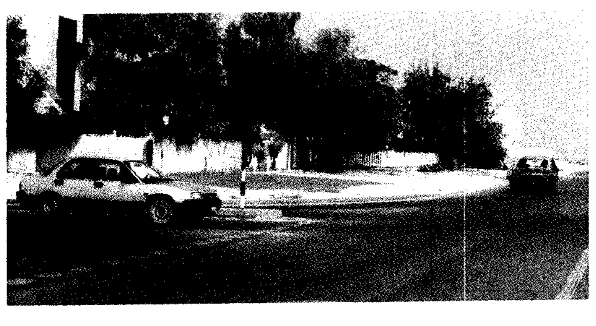
شكل رقم (٨ ز)

في صف مزدوج
يسمح بالتوقف
فقط



شكل رقم (٨ ي)

على ممرات المشاة
وعلى الأرصفة

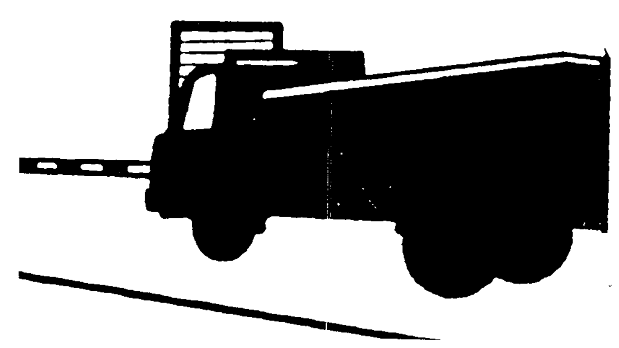


شكل رقم (٨ ح)

أمام المداخل
السالكة للمتلكات

— بقمة مـرتفع أو منعطف إذا لم تتحقق الرويـة على الأقل من ٥٠م في الإتجاهين (خارج، مواطن العمران).

— الطريق ذات الإتجاه الـواحد إذا كان جـزء الطريق الذي بقي شـاغراً أقل من ٣م.



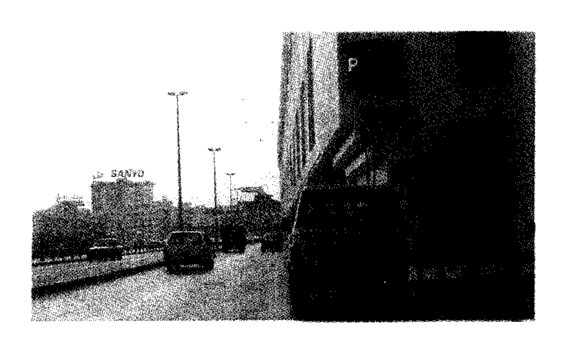
شكل رقم (٨ ك)

قرب أو بجانب علامات المرور أو الإشارات الضوئية (إذا كانت السيارة الواقفة تحجب رؤيتها)



شكل رقم (٨ ل)

بجانب الأرصفة المدهونة بالأبيض والأحمر



شكل رقم (٨ م)

على الطرقات ذات الأولوية



شكل رقم (٨ ن)

على أقل من ١٥ م من كل منحنى أو تقاطع طرقات



شكل رقم (٨ س)
بكل مكان حيث تحول السيارة الواقفة دون الوصول إلى سيارة أخرى واقفة بصورة قانونية أو إخراج مثل تلك السيارة من مكانها

ثانياً : الوقوف المفاجيء :

قد يضطر السائق إلى تقليل السرعة والوقوف فجأة، إذا فوجيء بإنسان أو أي شيء أمامه، أو عند وجود حفرة أو غيره، كسيارة شحن كبيرة أو سيارة ركاب تقف على جانب الطريق في الليل دون إضاءة مصباحها الخلفي، أو سيارة وقع لها حادث في الليل ولم يتم إكتشاف الحادث، كما لو كانت في منطقة صحراوية لم تصل إليها الشرطة بعد.

وهنا يظهر أثر قوة إندفاع السيارة، ويكون إيقافها أمر غير ميسور، فهو يتطلب القيام بثلاثة تصرفات متتابعة، الأول هو التفكير في الوقوف، ثم وضع الأقدام على رافعة الفرامل، وأخيراً الضغط على هذه الرافعة، وهذا يتطلب توافر الزمن الكافي والمسافة الكافية حتى لا تصطدم السيارة بالسيارة أو الشيء الذي أمامها.

وفي هذه الحالة فإن المسافة اللازمة للوقوف تنقسم إلى ثلاثة مراحل :

١ - المسافة الأولى (مسافة رد الفعل) :

وهي المسافة اللازمة لفترة التفكير، عندما يفاجأ السائق بظهور أشياء لم يتوقعها، وحدوث رد فعل يتمثل في تحريك القدم نحو رافعة فرامل السيارة لإيقافها فوراً، والسائق المتيقظ يحتاج إلى ثلاثة أرباع ثانية ليرى الخطر ويضغط الفرامل، ومن المؤكد أن السيارة تقطع مسافة معينة خلال هذه الفترة القصيرة، وهذه المسافة ليست بسيطة، فإذا كانت سرعة السيارة ٥٠ كلم/ ساعة، فإنها تقطع في الثانية ١٤ متراً، وفي ٣/ ٤ ثانية عشرة أمتار، أما إذا كانت سرعتها (٧٥) كلم/ ساعة فإن مسافة رد الفعل تكون (١٥) متراً، وهذا معناه أن ظهور طفل مثلاً أمام سيارة تسير بهذه السرعة ويكون على مسافة أقل من (١٥) متر، فإن هذه السيارة سوف تصطدمه حتماً إذا لم يستطع السائق تجنب الحادث بطريقة ما، كالإنحراف يميناً أو يساراً بعيداً عن الطفل، ذلك لأن هذه السيارة تقطع حوالي (١٥) متراً أثناء مرحلة رد الفعل(١).

ولبيان خطورة هذا الوضع يكفي أن نلقي نظرة على الجدول التالي الذي يوضح العلاقة بين سرعة السيارة وبين المسافة التي تقطعها في الثانية.

---

(١) إذا افترضنا أن السائق يسير بسرعة (٩٠) كلم/ ساعة واستعمل الفرامل بصورة مفاجئة وقوية بقصد إيقاف السيارة ضمن مسافة قصيرة جداً وذلك نتيجة حدوث شيء مفاجيء كمرور سيارة من طريق جانبي أو مرور طفل أمام السيارة. فإذا كان أحد الركاب بجانب هذا السائق، فإن أحداً من أمرين سيحدث لهذا الراكب، فإما أن يقذف به من نافذة السيارة أو أن يصطدم بهيكل السيارة الداخلي بقوة تقدر بعشرات الأطنان.

وأيضاً من الناحية العلمية فإن الفرامل لا توقف السيارة، ولكن توقف العجلات فقط، أما جسم السيارة فيكون لا زال مندفعاً بسرعة السيارة، ولذلك يظل مندفعاً إلى الأمام ويستمر ذلك، مما يجعل الإطارات تنزلق على سطح الطريق حتى بعد الضغط السليم والسريع على الفرامل.

جدول رقم (٢٤)(١)

العلاقة بين سرعة السيارة والمسافة التي تقطعها

سرع السيارة كم/ساعة	المسافة التي تقطعها السيارة في الثانية بالمتر
٥٠ كم	١٣,٨٨ متراً
٦٠ كم	١٦,٦٧ متراً
٧٠ كم	١٩,٤٤ متراً
٨٠ كم	٢٢,٢٢ متراً
٩٠ كم	٢٥,٠٠ متراً
١٠٠ كم	٢٧,٧٨ متراً

٢ – المسافة الثانية (مسافة الضغط على الفرامل) :

وهي المسافة اللازمة لتهدئة السيارة، وتبدأ مع وضع القدم على الفرامل بالتدريج، لأن الضغط فجأة وبقوة على الفرامل يؤدي إلى حدوث حركة دائرية في إطارات السيارات فتخرج عن خط سيرها مما قد يتسبب في وقوع حادث مروري.

ويوضح الجدول التالي العلاقة بين سرعة السيارة وبين مسافة الضغط على الفرامل :

جدول رقم (٢٥)

العلاقة بين سرعة السيارة ومسافة الضغط على الفرامل

سرعة السيارة	مسافة الضغط على الفرامل
٣٠ كم / ساعة	بين ٥ ـ ٦ متراً
٦٠ كم / ساعة	بين ١٦ ـ ٢٢ متراً
١٠٠ كم / ساعة	بين ٥٤ ـ ٦٨ متراً

(١) راجع : المحامي عدنان عبد المجيد، المرجع السابق، ص ٤٨.

والأرقام السابقة تم حسابها بالنسبة لسيارة عادية تسير في ظروف عادية وعلى طرق جيدة جافة ومستوية، أما في حالة زيادة وزن السيارة وعندما تكون الطرق زلقة أو مغطاة بالرمل أو رطبة وعندما تسوء حالة الفرامل والإطارات فإن مسافة الفرملة تزيد زيادة ملحوظة عن الأرقام الواردة بالجدول السابق.

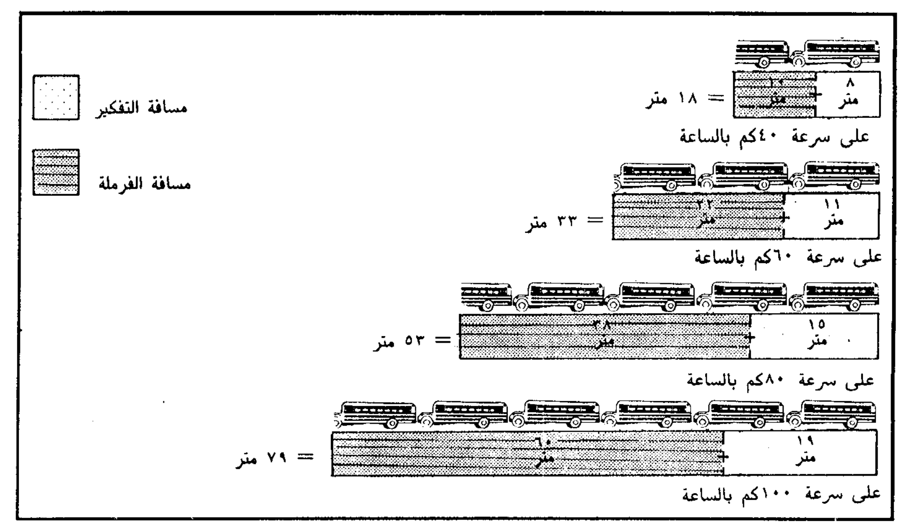
٣ – المسافة الثالثة (مسافة توقف السيارة) :

وهي اللازمة لتوقف السيارة بعد الضغط على الفرامل، فالسيارة لا تستطيع الوقوف الفجائي في مكانها بالضبط، لأنها تكون متأثرة بقوة الاندفاع، فتتحرك مسافة أخرى إضافية تنتهي بزوال الأثر الناتج عن قوة هذا الإندفاع، وهذه المسافة تساوي مجموع مسافة رد الفعل ومسافة ضغط الفرملة.

وقد تم حساب المسافة اللازمة للتوقف المفاجيء دون حدوث اصطدام ووقوع حوادث، ووجد أن السائق العادي لا يستطيع البدء في إستعمال الفرامل إلا بعد أن تقطع السيارة (١٠) أمتار إذا كانت سرعتها ٥٠ كم في الساعة، وهذه هي مسافة التفكير، ثم تستمر السيارة في سيرها مسافة ١٦ متراً أخرى قبل أن تتوقف نهائياً مهما كانت الفرامل والإطارات جيدة، ومهما كانت الطرق ملائمة، بالإضافة إلى مسافة أخرى يحتاجها التوقف، إذا لم تكن الفرامل جيدة جداً وهذه مقدارها ٤ أمتار، وبذلك تحدث الفرملة وتتوقف السيارة بعد مسافة ٣٠ متراً تقطعها عندما تكون سرعتها ٥٠ كم في الساعة، أما إذا زادت السرعة عن ذلك ووصلت إلى ٨٠ كم/ ساعة مثلاً، فستكون مسافة التفكير ١٧ متراً، ومسافة التهدئة ٣٩ متراً، ولن تتمكن السيارة من التوقف إلا بعد أن تقطع مسافة ٥٦ متراً، وهكذا فكلما زادت السرعة، كلما طالت المسافة التي تقطعها السيارة قبل الوقوف نهائياً، وتتضح هذه العلاقة الطردية بين سرعة السيارة وبين مسافة التوقف من الرسم البياني التالي(١) :

---

(١) راجع : قواعد السير وآدابه، إصدار شرطة دبي، مرجع سابق، ص ٢٨.



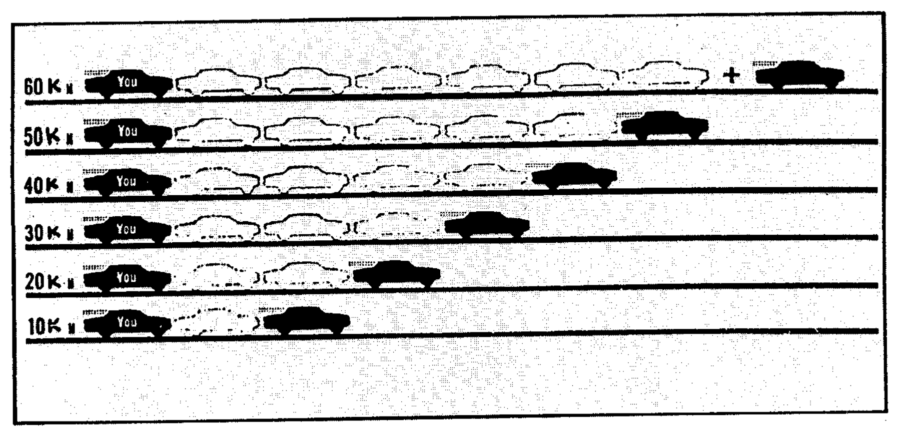
شكل رقم (٩)
أقصر مسافة للتوقف ـ في الأحوال الجيدة
(تضاعف هذه المسافة إذا كان الطريق مبللاً)

ويلاحظ أن القياسات السابقة خاصة بالسائق العادي، فمن المؤكد أن فترة التفكير في التوقف، وسرعة الإستجابة للضغط على الفرملة تختلف من سائق إلى آخر، ولذلك فإن بعض الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية تلجأ إلى إختبار السائقين في سرعة إستجابتهم لإحداث الفرملة، وذلك عن طريق أجهزة تبين المسافة التي يقطعها السائق منذ مفاجأته بالهدف وحتى إيقافه للسيارة وذلك حتى يكون السائق على علم بقراراته في هذه المسألة فيحفظ المسافة الملائمة بينه وبين السيارات التي أمامه(١).

وعلى أية حال فالواجب على كل سائق الإلتزام بأن يحتفظ دائماً بمسافة كافية بينه وبين السيارات التي أمامه، وكما ذكرنا، فإن هذه المسافة تتناسب طردياً مع سرعة السيارة، فإذا كانت السرعة ١٠ كم/ ساعة يجب المحافظة على مسافة أمان تعادل ثلاثة أمتار أو طول السيارة، وعند سرعة ٢٠ كم/ ساعة

(١) راجع : المحامي عدنان عبد المجيد، المرجع السابق، ص ٥٣.

تكون المسافة الواجبة ستة أمتار أو طول سيارتين، وهكذا يجب أن تزيد مسافة الأمان كلما زادت سرعة السيارة بحيث تكون هناك فرصة أمام السائق لإحداث الفرملة وإيقاف السيارة دون أن يصطدم بالسيارة التي أمامه، وهو ما يتضح من الشكل التالي



شكل رقم (٩ ب)
تقدير مسافة التوقف بعدد معين من طول السيارة وعلى أساس سرعتها

ويوضح الجدول التالي العلاقة بين سرعة السيارة وبين مسافة الأمان التي يجب على السائق أن يحفظها بينه وبين السيارات المتقدمة :

جدول رقم (٢٦)
(المسافة اللازمة للوقوف متر / كم)

السرعة كم/ساعة	مسافة التفكير بالمتر	مسافة الفرملة	المسافة الكلية
٣٠	٣	٢	٥
٤٠	٨	١٠	١٨
٦٠	١١	٢٢	٣٣
٨٠	١٥	٣٨	٥٣
١٠٠	١٩	٦٠	٧٩

وكما سبق القول فإن القياسات الـواردة بهذا الجدول تمثل حالة السائق العـادي المتيقظ، والسيارة الجيـدة، ولذلك فـإن مسافـة التوقف تـزداد بشكل ملحـوظ إذا ساءت حـالـة السائق أو حـالة السيـارة أو سـاءت حالتهما معـاً. فالسائق الذي يتعاطى الكحول أو العقاقير المهدئة أو المخدرات، والسائق المتعب أو المرهق يحتاج إلى مدة تزيد عن ذلك بكثير، فكلما ازدادت حالة السائق سوءاً، كلما ازدادت مـدة رد الفعل عند رؤيتـه للخطـر، وكلما إزداد الخطـر الذي قـد يحيق به وبغيره من الناس.

ونظـراً لأن حـوادث الصـدم من الخلف تكـون نـاتجة عن أن السيـارة الخلفية لم تترك مسافـة الأمان الكافية، وأن السيـارة الأمامية معرضـة لخطر الإصطـدام من الأمـام ومن الخلف، لـذلك فإنـه لا يجوز للسـائق أن يستعمل الفرامل بصورة مفاجئة بغير ضرورة، كما يجب على قائد المركبة الذي يرغب في إبطاء مـركبته أن يتأكد قبل ذلـك أنه ليس هناك أي خطـر أو عرقلة للمـركبات التي تتبعـه، كما يجب على السائق قبل تهدئة سرعـة مـركبته أن ينبـه إلى ذلك بصورة واضحة وقبلها بوقت كاف بإشارة ضوئية أو يدوية. كما يجب أن تتم عملية التـوقف بصورة تدريجية لا ينتـج عنها أي مضايقة لحركـة المرور بعد إعطاء الإشارة الدالة على ذلك.

من ناحية أخرى يجب على قائد المركبة الخلفية أن يترك بينه وبين المركبة التي أمـامه مسافـة تكون كـافية لتمكينـه من التوقف عنـدما تخفـض المركبة الأمامية سرعتها فجأة، وعليه أن ينتبه إلى إشارات قائدها.

ثالثاً : تنظيم الوقوف والتوقف :

لتنظيم الوقوف والتوقف يمكن وضـع لـوحة بأسفل العلامة المرورية أو الكتابـة بداخلها، وذلك لتعيين المسـافة أو أيـام الأسبوع أو الشهر أو سـاعات اليوم أو المدة الـزمنية للتـوقف أو الوقوف المسمـوح به، أو لمنع الـوقوف على أصناف معنية من مستعملي الطريق(١).

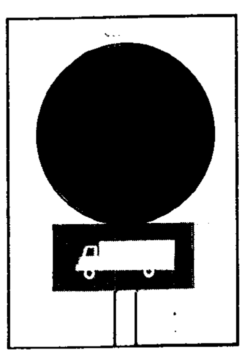
---

(١) راجع، الطاهر عيارة، المرجع السابق، ص ١١٠ وما بعدها.

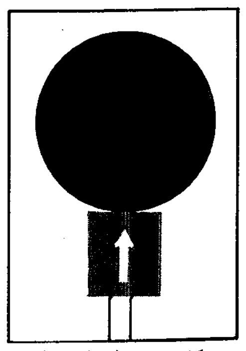
ومن أمثلة هذه العلامات ما يلي :



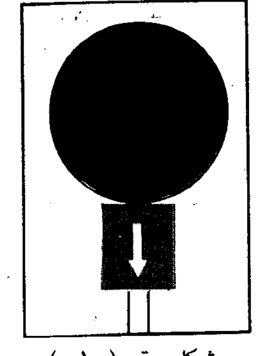
شكل رقم (١٠ أ)
الوقوف ممنوع إبتداء من الساعة التاسعة إلى الساعة الحادية عشر



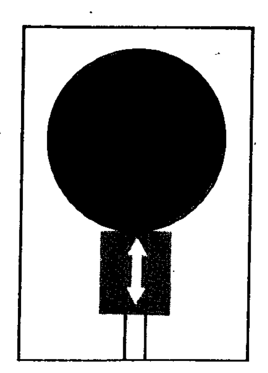
شكل رقم (١٠ ب)
التوقف ممنوع على السيارات المعدة لنقل البضائع



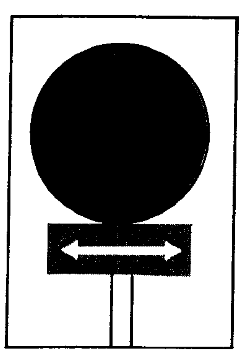
شكل رقم (١٠ جـ)
الوقوف ممنوع إبتداء من العلامة



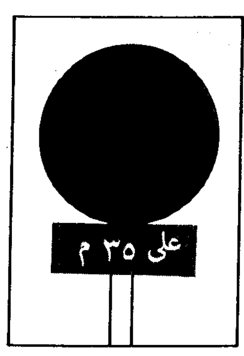
شكل رقم (١٠ د)
الوقوف ممنوع إلى حد العلامة



شكل رقم (١٠ هـ)
الوقوف ممنوع قبل العلامة وبعدها



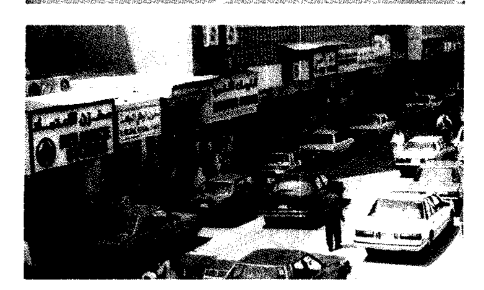
شكل رقم (١٠ و)
الوقوف ممنوع من الجهتين اليمنى واليسرى



شكل رقم (١٠ ز)
الوقوف ممنوع في المسافة المذكورة بالمستطيل



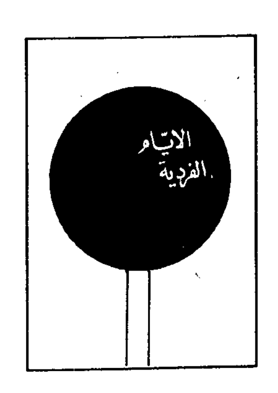
شكل رقم (١٠ ح)
الوقوف من الناحية اليمنى في الطرقات المزدوجة الإتجاه ويمنع الوقوف على اليسار



شكل رقم (١٠ ط)
الوقوف من الناحية اليمنى أو اليسرى في الطرقات ذات الإتجاه الواحد إذا كان عرض الطريق كافياً

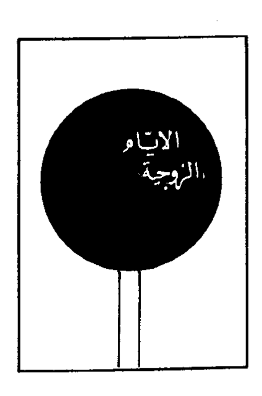
شكل رقم (١٠ ي)

يرخص الوقوف في
الأيام الفردية بجانب
العقارات الحاملة
لأرقام فردية
ويمنع من الجهة
الأخرى



شكل رقم (١٠ ك)

يرخص الوقوف في الأيام
الزوجية بجانب العقارات
الحاملة
لأرقام زوجية، ويمنع من
الجهة الأخرى

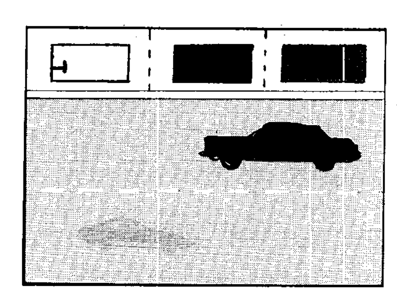


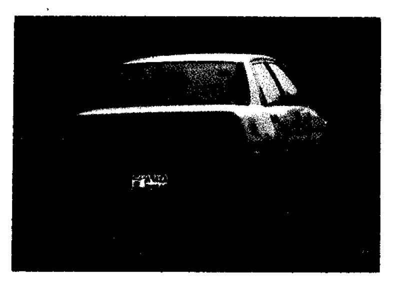
شكل رقم (١٠ ل)

أقف على بعد ١٥ متراً
من كل تقاطع
طرق أو منحنى

شكل رقم (١٠ م)

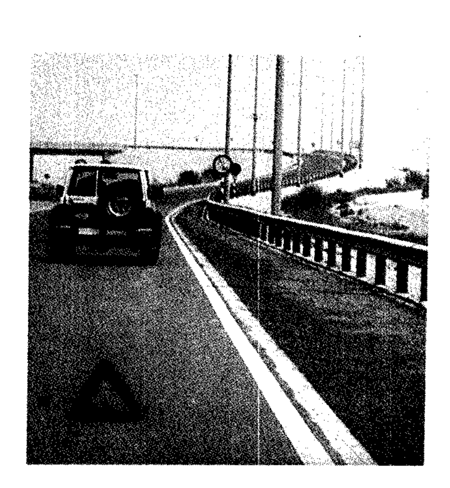
الوقوف بالمسرب الأيمن من الطريق





شكل رقم (١٠ ن)

الوقوف ليلاً خارج مواطن العمران:
يجب الإشارة إلى وقوف السيارة :
— بإضاءة المصباحين الجانبين
الأضواء الحمراء + أضواء إنارة لوحة التسجيل (من الخلف)



شكل رقم (١٠ س)

إذا كان توقف أو وقوف سيارة على الطريق يشكل خطراً على المرور أو إذا سقط البعض من حمولتها أو كلها بدون التمكن من رفعها فعلى السائق أن يقوم بالعمل التمهيدي، ووضع مثلث التوقف على بعد ـ ١٠ ـ متر على الأقل من وقوف السيارة

رابعاً : المخالفات المتوقع حدوثها نتيجـة عدم ترك مسافة كافية والوقوف المفاجىء :

إن حوادث الصـدم من الخلف كثيرة الوقـوع على مختلف الطرق، وكثيراً ما تشتمل هذه الحوادث على إصطدام عدة سيارات بشكل تسلسلي، فمثلاً تقف سيـارة بشكل مفـاجىء فتصـدمهـا سيـارة أخـرى من الخلف، ثم لا تلبث أن تصدم السيارة الثانية سيارة ثـالثة وهكذا. وأهم المخالفات التي يستطيع رجل المرور مراقبتها في هذا الصدد هي :

١ - عملية التعقب الخطر :

إن السبب الرئيسي للحوادث السير النـاتجة عن عدم تر ك مسافـة كافية هي عملية **التعقب الخطر**، والقريب، وعدم الإبقاء على مسافة إتباع مناسبة بين سيارة وأخرى، فقد يحافظ السائق على المسافة المناسبة والتي أوضحناها فيما سبق، ولكن السيارة التي خلفه لا تحافظ على هذه المسافة، فإذا اضطر السائق الأول إلى الوقـوف المفاجيء، فإن السيـارة المتعقبة التي لا تحافظ على المسـافة المناسبة سوف تصطدم به من الخلف، كما قد يحدث إصطدام بين هذه السيارة المخالفة وبين السيارة التي خلفها وهكذا.

وهنـا يأتي دور رجل المرور، فعنـد مشاهـدتـه لسيارة مسرعـة تتعقب سيارة أمامها ولا تترك مسافة الأمان الكافية، وهو الأمر الذي نشاهده كثيراً في الطرق العامة، ويتخذ شكل سباق بين سيارتين أو مجموعة من السيارات، يجب عليه أن يـوقف السيارة التي تمارس التعقب الخطـر ويحرر لسائقهـا مخالفة، فمثل هذا التصرف من رجـل المرور من شأنه وقايـة الطريق من وقـوع حادث بين السيارة المخـالفة وبين السيارة التي أمامهـا، وكذلك بين السيارة المخـالفة والسيارات التي تليها كما سبق القول.

٢ - المركبات منخفضة السرعة ومركبات النقل البطىء :

نظراً لأن المركبات منخفضة السرعة كالشاحنات ومركبات النقل البطيء،

تمثل عائقاً نسبياً لحركة السير العادية في الطريق، وبصفة خاصة للسيارات القادمة من الخلف، إضافة إلى أن السيطرة على هذه المركبات يكون صعباً، خاصة بالنسبة للشاحنات التي تنقل حمولات كبيرة ويقوم سائقها باستخدام الفرامل لأي سبب من الأسباب، فإنه لن يتمكن من تهدئة السرعة أو إيقاف السيارة إيقافاً سليماً إذا لم يترك بينه وبين السيارة التي أمامه بعداً كافياً، فمن المعروف علمياً أن طاقة الحركة تتناسب طردياً مع وزن السيارة ومربع السرعة.

وبالتالي فإن رجل المرور الذي يراقب الطريق، عليه أن يتخذ إجراء حيال سيارات النقل البطيء أو المركبات منخفضة السرعة التي لا تحافظ على هذه المسافة الكافية. ووفقاً للمادة (٤١) من مشروع اللائحة، فإن سيارات النقل البطيء أو منخفضة السرعة تكون غير ملتزمة بمراعاة هذا القيد، أي حفظ مسافة تكفي من تمكين المركبة التي تتخطاها من أن تدخل في هذه المسافة، إذا كانت هي نفسها قد انحرفت لبدء التخطي وأعلنت ذلك، أو إذا كان إتجاه المرور مقسماً إلى أكثر من مسار، كذلك في الأجزاء الممنوع فيها التخطي.

٣ – المركبات التي تسير في قافلة واحدة :

بالنسبة للمركبات التي تسير في قافلة واحدة متصلة ببعضها، يتوجب على قائدي هذه المركبات أن يتركوا بين كل مركبة من مركباتهم الأخرى مسافة كافية لا تقل عن ثلاثين متراً حتى يمكن للمركبات الأسرع منها عند قيامها بعملية التخطي اللجوء إلى هذه المسافات الكافية لتفادي الحوادث والأخطار.

وهذه الحالة نصت عليها المادة (٤٢) من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير على الطرق لسنة ١٩٦٧، وعلى رجل المرور إتخاذ الإجراء المناسب حيال السيارات التي تسير في قافلة واحدة ولا تلتزم بالمحافظة على مسافة الأمان المنصوص عليها في هذه المادة وذلك بهدف وقاية الطريق من الحوادث والأخطار التي قد تقع عند محاولة السيارات القادمة من الخلف

تخطي هذه القافلة ولم تجد مسافة كافيـة بين سيارات القافلة تستطيع الدخول فيها أثناء عملية التخطي.

خامساً : المعالجة التشريعية لمسافات الأمان والوقوف والتوقف :

نظم القانون ومشروع اللائحة التنفيذية قواعد مسافات الأمان والوقوف والتوقف كما يلي :

١ ـ نصوص القانون :

نصـت على قـواعد وقـوف السيارة المواد ١٦، ١٧ من القـانون، ونظمت هذه المواد عملية إيقاف السيارة وعملية تـركها واقفة في مكان ما وذلك وفقا لما يلي :

(أ) ايقاف المركبة :

يجب إتباع التعليمات التالية :

١ ـ يجب عدم إيقـاف المركبات في الأماكن التي يكون ايقـافها فيها سبب لوقـوع خطورة على سـلامة المشاه أو الامـاكن التي تعيق توقيف المركبـة فيها حركة المرور أو الأماكن الممنوع الوقوف أو التوقف فيها بقرارات تنظيمية.

٢ ـ على السائق أن يوقف مـركبته أقرب ما يمكن من الجانب الايمن إذا رغب في إيقاف مركتبه، وبصورة لا تعرقل حركة السير. على أنه يجوز للسائق أن يوقف مـركبته على الجانب الأيسر للطريق عنـدما يكون تـوقيفها في الجانب الأيمن ممنـوعاً بـواسطة إشـارات الطرق المروريـة أو في الامكنة الأخـرى من الطـريق التي تسمح الاشـارات والتنظيمات المروريـة بتـوقيف المركبـة فيهـا، وبشرط ان لا يـوقفها على مسـافـة أقل من خمسة عشر متراً من أي مفـرق أو ملتقى طرق أو منحدر أو أي منعطف.

٣ ـ إذا إضطر سائق المركبة إيقاف مركبته بسبب خلل فني (ميكانيكي)،

أو بسبب سقــوط حمولـــة أو لأي سبب آخـر لا يستطيــع أن يعمل أي شيء تجاهه، وتعـذر تحريك مركبته، فعليـه أن يستخدم إشارات تحذيريـة أو يتخذ جميع التـدابير اللازمـة والإحتيـاطات لمنع وقـوع أي حـادث ولتأمين سلامـة الحركة على الطريق.

ب ـ ترك السيارة واقفة :

على السائق أن لا يترك مركبته واقفة ما لم يتخذ كافة الاحتياطات لتأمين عدم تحريكها بغيـاب السائق، كما لا يجوز للسائق ان يترك مركبتـه ومحركها يشتغل.

٢ ـ نصوص مشروع اللائحة التنفيذية :

عالج مشروع اللائحة التنفيذية مسافـات الأمان والوقوف والتوقف وفقاً لما يلي :

(أ) مسافات الأمان :

نصت المواد من ٤٠ حتى ٤٢ من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير على الطرق لسنـة ١٩٦٧ على القواعد التي يجب أن يلتزم بها الســائقون بهدف المحافظة على مسافات الأمان الواجبة. وقد تعرضنا لشرح هذه المسافات، ونورد فيما يلي نصوص هذه المواد حتى تكون معيناً لرجل المرور الذي يراقب الطريق في إتخاذ الإجـراء القانوني والعملي السليم لوقـاية الطرق من الحوادث التي تنجم عن عدم إلتزام السائقين بهذه الأصول المرورية، وهي :

١ – على قائد المركبة أن يترك بينه وبين المركبة التي أمامه مسافة تكون كافيـة لتمكينه من التوقف عندمـا تخفض المركبة الأمامية سرعتهـا، أو تتوقف فجأة، وعليه أن يتنبـه لإشارات قائدها، ولا يجوز لـه الاقتراب من المركبة التي تسير أمامه بطريقة قد تضايقـه أو تشكل خطراً. وعلى قائد المركبة الأمامية ألا يستعمل الفرامل فجأة بغير موجب قوي.

٢ – على المركبات منخفضة السرعة ومركبات النقل البطيء وغيرها من المركبات التي يجاوز طولها سبعة أمتار، أن تترك بينها وبين المركبة السابقة لها بعداً كافياً يمكن لمركبة تتخطاها أن تدخل في تلك المسافة، ولا يسري ذلك إذا كانت هي نفسها قد انحرفت لبدء التخطي وأعلنت عن ذلك، أو إذا كان إتجاه المرور مقسماً إلى أكثر من مسار، كذلك في الأجزاء الممنوع فيها التخطي.

٣ – على قائدي كل المركبات التي تسير في قافلة واحدة متصلة ببعضها أن يتركوا بين مركبتهم وبين المركبات الأخرى مسافة كافية لا تقل عن ثلاثين متراً حتى يمكن للمركبات الأسرع منها عند قيامها بعملية التخطي اللجوء إلى المسافات لتفادي الحوادث والأخطار.

(ب) الوقوف والتوقف والإنتظار :

عالجت المواد من ٦٥ حتى ٧٥ من مشروع اللائحة التنفيذية، عمليات الوقوف والتوقف المسموح بها وغير المسموح بها، وأماكن الإنتظار، وتصرف إدارة المرور حيال السيارات المخالفة لتعليمات الوقوف أو التوقف أو الإنتظار، وذلك فيما يلي :

١ – لا يجوز توقف المركبة في غير أماكن الوقوف أو الإنتظار المحددة، إلا عند الصعود إلى المركبة أو النزول منها، أو لتحميل المركبة أو تفريغها، كما لا يجوز لها التوقف في الأوقات والأماكن المحظورة بالقانون أو اللائحة.

٢ – يجب أن يتم توقف المركبة بصورة تدريجية لا ينتج عنها أية عرقلة لحركة المرور بعد إعطاء الإشارة الدالة على ذلك، وأن توضع المركبة أقرب ما يمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق.

٣ – ويجوز التوقف أو الإنتظار بالقرب من الحافة اليسرى عندما يكون الجانب الأيمن ممنوعاً بواسطة علامات المرور، وكذلك عندما يكون التوقف أو الإنتظار في طريق ذي إتجاه واحد مسموحاً فيه بالإنتظار على الجانب الأيسر دون الجانب الأيمن.

٤ – ويجوز التوقف أو الإنتظار في الأماكن التي تحددها إشارات المرور. (م٦٦).

٥ – يجب أن يكون توقف أو إنتظار المركبات أو الحيوانات في الطرق الموصلة بين المدن وفي المناطق غير المأهولة في أقصى يمين نهر الطريق في إتجاه حركة المرور، مع تجنب أقسام الطريق المخصصة لمرور المشاة، أو لأنواع معينة من المركبات. (م ٦٧).

٦ – وعلى كل قائد مركبة في حالة الإضطرار للتوقف على نهر الطريق، إستخدام إشارات التحذير لقائدي المركبات القادمة بحيث تكون مرئية من مسافة كافية وخاصة إذا كان التوقف ليلاً أو في مكان ممنوع التوقف فيه.

٧ – لا يجوز بأية حال التوقف بالمركبة على بعد يقل عن خمسة عشر متراً من الدوارات والأنفاق والجسور ومفارق الطرق ومداخل الميادين وأماكن عبور المشاة ومحطات مركبات النقل العام للركاب. (م ٦٨).

٨ – ولا يجوز الإنتظار إلا في الأماكن غير الممنوع الإنتظار فيها، وبما لا يقل عن عشرين متراً من الدوارات والإنفاق والجسور ومفارق الطرق ومداخل الميادين وأماكن عبور المشاة ومحطات مركبات النقل العام للركاب.

٩ – وفي جميع الأحوال يجب أن يكون التوقف أو الإنتظار بحيث لا يؤدي إلى إعاقة المرور بالطريق أو إعاقة الرؤية فيه.

١٠ – لا يجوز التوقف أو الإنتظار في الأماكن الآتية :

(أ) الأماكن المخصصة لعبور المشاة، وعلى الأرصفة والأماكن المخصصة للدراجات.

(ب) على الجسور أو الممرات العلوية أو الأنفاق أو تحت الجسور، ما لم تكن هناك أماكن مخصصة للتوقف أو الإنتظار.

(جـ) على نهـر الطـريق في المرتفعات أو المنحـدرات أو المنعطفـات أو المنحنيات أو بالقرب منها عندما تكـون الرؤية غير كافية لضمان تخطي المركبة بأمان تام، ومع مراعاة سرعة المركبات على هذا الجزء من الطريق.

(د) على نهر الطريق بجوار العلامات الأرضيـة الطولية المتصلة التي لا يسمح بتجاوزهـا، وعندما تكـون المسافة العرضيـة بين المركبة المتوقفـة وهذه العلامات الطولية تقل عن خمسة أمتار.

(هـ) في الأمـاكن التي قد تحجب المركبـة بتـوقفهـا أو إنتظارهـا فيهـا الإشارات الضوئية أو علامات المرور عن نظر بقية مستعملي الطريق.

(و) أمام مداخل أو مخارج الكراجـات ومحطات البنزين والمستشفيات ومـراكز الإسعـاف والإطفـاء والشرطة والمنـاطق العسكـريـة وأماكن العبـادة والمدارس والحدائق العامة.

(ز) في الأماكن التي يعوق الوقوف فيها تحرك مركبة أخرى متوقفة.

(ح) على نهر الطريق بجوار مركبة أخرى منتظرة.

(ط) في الأماكـن غير المصرح فيها بـالإنتظار طبقـاً للقانـون والقرارات المنفذة له أو تعليمات سلطة الترخيص. (م ٦٩).

١١- على مركبات النقل العام أن تقف ملاصقة للمحطات المخصصة لها.

١٢- لا يجوز للمركبـات الأخرى المرور بين المحطـة والمركبة، فـإذا كان الرصيف في جـزيرة في وسط الطريق فيكون المرور على يمينهـا وبسرعة هادئة وعلى وجه لا يعرض الركاب للخطر ويجب التوقف عند اللزوم.

١٣- يجب إبطاء السرعة وتمكين مركبات النقل العام من التهدئة للوقوف بـالمحطة والقيـام منهـا ولـو اقتضى الأمر التـوقف، ولا يجوز تعطيل صعـود الركاب أو نزولهم أو إزعاجهم في ذلك.

١٤- يكون إنتظار الركاب في الأماكن المخصصة لهم بالمحطة على رصيف الطريق لا نهره، أو على أقصى جانب الطريق عند عدم وجود رصيف، أو الجزيرة المخصصة لهم.

١٥- على قائد المركبة تهدئة السرعة أو التوقف إذا لزم الأمر للسماح للمركبات المخصصة لنقل الطلبة لإجراء التحركات اللازمة لصعودهم أو نزولهم، ولا يجوز تعطيل صعود هؤلاء الركاب أو نزولهم أو إزعاجهم في ذلك. (م ٧١).

١٦- يحظر على قائد سيارة الأجرة الإنتظار بمركبته في غير أماكن الوقوف (المواقف) التي تحددها سلطة الترخيص ويعلن عن هذه المواقف وعن حدودها وعن عدد المركبات التي يسمح لها باستعمالها وأوقات الاستعمال وتوضع بها العلامات الدالة على ذلك. (م ٧٢).

١٧- كما يجوز التوقف بصفة عارضة في أقصى يمين الطريق لقبول الركاب أو إنزالهم مع مراعاة ألا يكون الانعطاف إلى اليمين فجأة، أو على وجه يعرض المشاة أو المركبات، أو يعرض ذات المركبة لأي خطر، وعلى أية حال فإنه لا يجوز أن يتوقف سائق مركبة الأجرة في مثل تلك الأماكن إذا كان هنالك موقفاً مخصصاً لهذه الغاية (إنزال وصعود الركاب) لا يبعد عن مكان توقفه أكثر من ٢٥٠ متراً.

١٨- يجوز لإدارة المرور رفع المركبات من الأماكن الممنوع فيها الإنتظار أو من الأماكن التي من شأن تواجدها فيها إعاقة حركة المرور أو تعرضها للخطر، وإيداع هذه المركبات في مكان مخصص لهذا الغرض، مع إخطار صاحب المركبة بمكان حجزها، ويلزم بقيمة تكاليف الرفع والحجز التي تحددها السلطات المختصة. (م ٧٣).

١٩- يجب إيواء المركبات أو وضعها في الأماكن المعدة لذلك ويحظر تركها مهملة في أي مكان في الطرق العامة. (م ٧٤).

٢٠ - باستثناء المركبات التالفة أو التي يبدو من مظهرها أنها غير صالحة للاستعمال، يجوز لإدارة المرور رفع المركبات من الأماكن الممنوع فيها الإنتظار أو من الأماكن التي من شأن تواجدها فيها إعاقة حركة المرور أو تعرضها للخطر، وتودع هذه المركبات في مكان مخصص لهذا الغرض، مع إخطار صاحب المركبة بمكان إيداعها، ويلزم بقيمة تكاليف الرفع والإيداع التي تحددها سلطة الترخيص.

وبعد مضي ستة أشهر من الحجز إذا لم يتقدم صاحب المركبة إلى إدارة المرور لاستلامها، جاز لسلطة الترخيص بيعها بالمزاد العلني بعد الإعلان عن ذلك في إحدى وسائل الإعلام. (م ٧٥).

الفصل الثاني

عدم الإلتزام بخط السير

وفقا لاحصائية حوادث السير واسبابها الصادرة عن ادارة مرور دبي عام ١٩٨٩ وصل اجمالي عدد الحوادث التي وقعت بسبب عدم التزام السائقين بخط السير (٤٠٨٠) حادث ووصل عدد المصابين (٣٤٨) مصابا منهم تسعة لقوا حتفهم، وبقسمة اعداد الحوادث على عدد أيام السنة نجد ان المعدل اليومي لوقوع حادث السير بسبب عدم الالتزام بخط السير هو ١١,٢ حادثاً يومياً، وهذه نسبة كبيرة، فمبعدل كل ساعتين يقع حادث مروري نتيجة لهذا السبب على مدار الاربع وعشرين ساعة يومياً.ورغم هذه النسبة المرتفعة من الحوادث نجد ان عدد المخالفات التي حررت بمعرفة رجال المرور لعدم التزام السائقين بخط السير (٤٧١) مخالفة، فإذا كان المعدل اليومي للحوادث التي تقع لهذا السبب هو ١١,٢ حادث كما سبق القول، الا ان معدل المخالفات التي حررها رجال المرور لهذا السبب هو ١,٠٢ مخالفة فقط يومياً.

ويدل هذا التناقض بين معدل الحوادث بسبب عدم الالتزام بخط السير وبين معدل المخالفات التي حررت لمرتكبي هذا الخطأ على غياب رجل المرور عن مراقبة الطريق أو عدم اهتمامه بضبط المخالفات من هذا النوع رغم أهمية هذا الضبط في الوقاية من وقوع هذا العدد الكبير من الحوادث يومياً.

من أجل ذلك فاننا سنعرض فيما يلي خطوط السير التي يجب على السيارات أن تسلكها، والتي يجب ان يكون رجل المرور على دراية وعلم تام بها،

فاذا ما خالفت إحدى السيارات خط السير المقرر ولم تلتزم به قام رجل المرور بايقافها ولفت نظر السائق أو تحرير مخالفة لارتكابه هذا الخطأ حتى لايعاود ارتكابه مرة ثانية، وبهذه الطريقة يمكن تجنب وقوع العديد من الحوادث التي تقع لهذا السبب، فاذا ما شعر قائدو السيارات أنهم سيتعرضون للمخالفة إذا لم يلتزموا بخط السير، فانهم سوف يحافظون على خط سيرهم الصحيح والسليم وبذلك ستقل أعداد الحوادث الى أقل معدل ممكن.

وفي هذا الصدد فان رجل المرور يجب أن يكون موجوداً في مكان مناسب بالطريق يمكنه من مراقبة وضبط السائقين الذين لا يلتزمون بخط السير وإيقافهم في مكان مناسب لا يؤدي الى اعاقة المرور أو وقوع حوادث نتيجة الوقوف في وسط الطريق أو الوقوف المفاجيء مثلا.

المبحث الأول
المقصود بخطوط السير وانواعها

خطوط السير عبارة عن خطوط تشاهد بيضاء أو صفراء على ارضية الطرق وهي ذات دلالات ومعاني محددة وعلى كل سائق ان يتفهم ويتقيد بمعانيها، وهي على عدة أنواع(١) :

١ ـ **الخط المتقطع** : عبارة عن خط مجزء إلى خطوط قصيرة متساوية في الطول وفي المسافات التي تفصلها عن بعضها.

(١) ترسم الخطوط من مادة طلاء واضحة أو عاكسة للضوء حتى تؤدي نفس الغرض ليلاً، ويكون عرض الخط ١٠ سم على الاقل، وفي حالة رسم الخطوط المزدوجة يجب ألا تقل المسافة بينهما عن ١٠ سم ولا تزيد عن ١٨ سم.

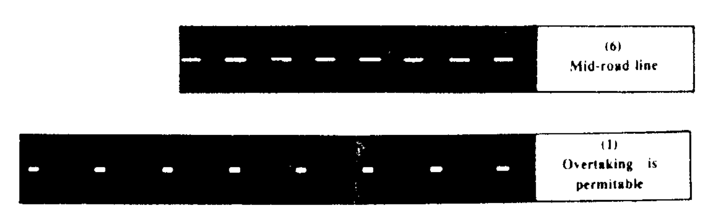
٢ ـ **الخط المتواصل** : عبارة عن خط طولي واحد.

٣ ـ **الخطوط العرضية** مع اتجاه الشارع.

ونتحدث فيما يلي عن الأنواع التفصيلية لخطوط السير ودلالاتها :

أولاً : الخط الأبيض المتقطع :

يستعمل هذا الخط لتجزئة نهر الشارع الى مسارين أو أكثر تتوزع عليها السيارات في الطرق ذات الاتجاه الواحد وذلك حسب سرعتها أو حسب اتجاهها عند الاقتراب من مناطق الاشارات الضوئية أو الدوارات أو مفارق الطرق، أما في الطرق ذات الاتجاهين المتقابلين المتعاكسين فان هذا الخط الابيض المتقطع يقسم الطريق الى قسمين متساويين حسب اتجاه سيرها.



شكل رقم (١١) خط أبيض متقطع

ووجود هذا الخط الأبيض يعني السماح للسيارات بالانتقال من مسار إلى آخر على الطرق ذات الاتجاه الواحد، وتجاوز السيارات المتقدمة وذلك عند الضرورة ووفقا للاصول الخاصة بالانتقال والتجاوز.

أما الطرق ذات الاتجاهين المتقابلين المتعاكسين، فان وجود هذا الخط الابيض المتقطع في منتصف الطريق يعني كذلك السماح بتجاوز السيارات المتقدمة، على أن يكون ذلك ايضا في حالة الضرورة ووفقاً لاصول التجاوز.

ثانياً : الخط الأبيض المتصل :

وجود هذا الخط الابيض المتصل في بعض المناطق يعني منع الانتقال من مسار إلى آخر على الطرق ذات الاتجاه الواحد، كما يعني حظر تجاوز السيارات المتقدمة في جميع الاحوال.



شكل رقم (١٢) الخط الأبيض المتقطع والخط الأبيض المتصل

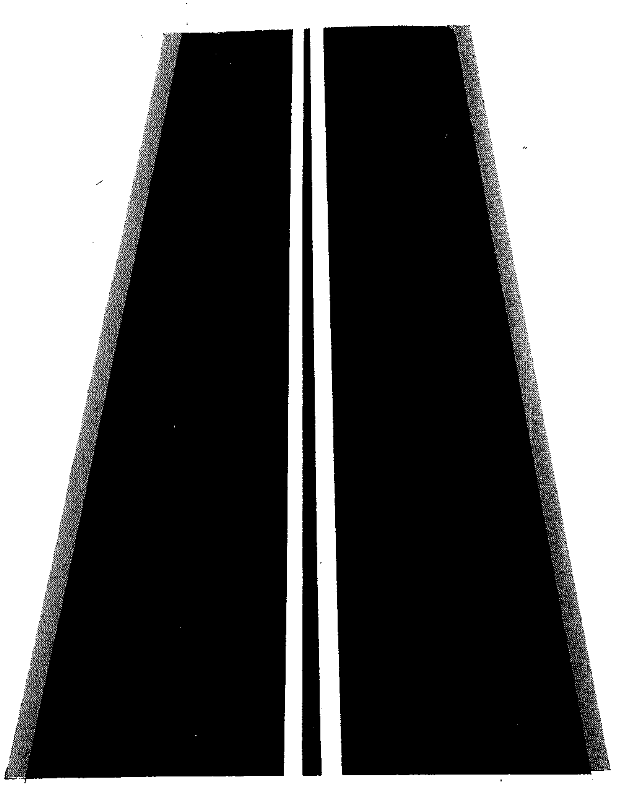
ويظهر هذا الخط الأبيض المتصل بالقرب من مناطق الاشارات الضوئية والدوارات وتقاطعات الطرق، ويعني في هذه الحالة ان يلتزم السائق بالمسار الذي دخل اليه قبل الاقتراب من هذه المناطق وذلك وفقا لاتجاهه، وعدم محاولة تجاوز السيارات الاخرى باي حال حتى لا يؤدي ذلك إلى وقوع حوادث أو ارباك لحركة المرور.

كما يوجد هذا الخط المتصل في جميع الأماكن التي يكون الانتقال والتجاوز فيها خطر على السائق مثل المنعطفات والمنحدرات وفوق الجسور وتحت الانفاق، ففي هذه المناطق يتعذر على السائق رؤية السيارات القادمة من الأمام على الطرق ذات الاتجاه الواحد مما يجعل الانتقال والتجاوز عملية خطرة وغالباً ما تؤدي إلى وقوع الحوادث.

ومن قواعد المرور في المناطق التي يظهر فيها هـذا الخط المتصـل حظـر الوقوف تماما على جانب الطرق، حيث ستضطر بقيـة السيـارات القـادمـة من الخلف إلى الوقوف ايضا نظراً لحظر الانتقـال والتجـاوز ممـا يؤدي الى اربـاك واعاقة حركة المرور.

وفي حالة اضطرار السائق الى الوقوف في هـذه المنـاطق المحظـورة، وذلك لخلل طارىء مثلاً، فان عليه ان يلتزم اقصى اليمين، لكي يبقى الطريق مفتوحـاً امام السيارات القادمة من الخلف، وينطبق ذلك ايضا بالنسبة للمركبات البطيئة، حيث تلتزم بالسير على اقصى اليمين.

ثالثاً : الخطان المتصلان المتجاوران :



شكل رقم (١٣) الخطان المتواصلان المتجاوران

يظهر الخطان المتصلان المتجاوران وسط الطرق التي تتقابل عليها السيارات من كلا الاتجاهين المعاكسين، وذلك في المناطق التي تكون الرؤية فيها محدودة، أو حيث يكون عرضها محدوداً لا يسمح بالتجاوز، أو بالقرب من الجسور، وفي جميع الاماكن التي يكون التجاوز فهيا خطرا بكلا الاتجاهين.

وعلى السائق عند ظهور هذين الخطين المتصلين المتجاورين ألا يتجاوز الخط الذي يليه إطلاقاً، حيث ان عليه ان يتعامل مع الطريق وكأنه مقسوم الى قسمين بواسطة حاجز يقع مكان هذين الخطين.

وكما هو الحال في جميع مناطق حظر الانتقال والتجاوز، يحظر الوقوف تماما في المناطق التي يظهر فيها هذان الخطان المتصلان، وفي حالة الوقوف الاضطراري يجب الالتزام بأقصى يمين الطريق بما يسمح لباقي السيارات بالمرور دون تخطي هذين الخطين، وكذلك الامر ايضا بالنسبة لسائقي المركبات البطيئة الذين يجب عليهم الالتزام بأقصى اليمين عند وجودهم في مثل هذه المناطق التي يظهر فيها الخطان المتصلان المانعان للانتقال والتجاوز.

رابعاً : الخطان المتصل والمتقطع المتجاوران :

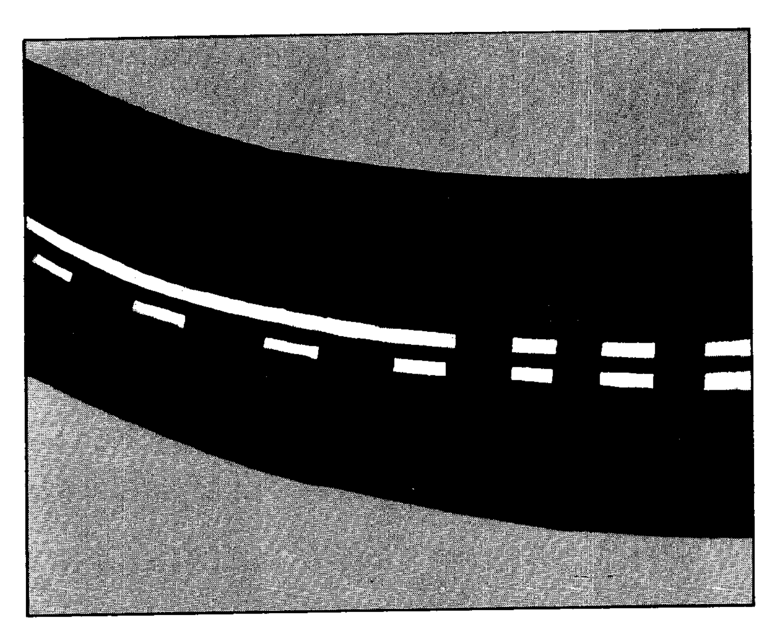
في هذه الحالة يكون أحد الخطين المتجاورين متصلا، ويكون الاخر متقطعاً، ويظهر هذان الخطان المتجاوران على الطرق ذات الاتجاهين المتقابلين المعاكسين، فيحددا الاماكن التي تكون فيها الروية غير واضحة في أحد الاتجاهين، فلا يسمح للقادمين منه بالتجاوز ويُرْسَمْ الخط المتصل على هذا الاتجاه اشارة الى حظر التجاوز.

أما الاتجاه الاخر فتكون الرؤية فيه واضحة، ولذلك يرسم الخط المتقطع على هذا الاتجاه اشارة الى امكان التجاوز، بشرط ان يتم التجاوز بالطريقة الصحيحة.

ويوجد هذان الخطان بصفة خاصة في اماكن المرتفعات والمنعطفات، في المناطق المرتفعة يكون الخط المتصل مجاوراً لسائق السيارة المتجهة نحو المرتفع اشارة الى عدم امكان التجاوز، لان الطريق في مجال رؤيته لا يكون كاملاً، فيتعذر عليه رؤية السيارات القادمة.

أما في حالة الهبوط من المرتفع فان الرؤية تكون واضحة للقادمين من هذا الاتجاه، ويستطيع السائق كشف الطريق امامه، ولذلك يكون الخط المتقطع على يساره اشارة الى امكانه التجاوز.

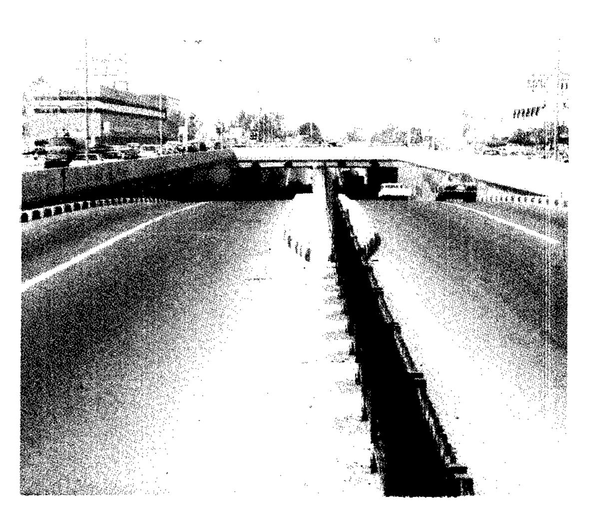
وينطبق ذلك بالنسبة للدخول الى المنعطفات والخروج منها، بشرط ان يلتزم السائق في جميع الاحوال بعدم السير على الخطوط ذاتها الا عند التجاوز او الانتقال من مسار إلى آخر، فالسير يجب ان يكون دائما في وسط المسار، وعلى رجل المرور ملاحظة ومراقبة ذلك بكل دقة.



شكل رقم (١٤) الخطان المتصل والمتقطع المتجاوران

خامساً : الخط الطولي الجانبي المتصل أو المتقطع (خط الحافة) :

الخط الطولي المتصل على جانب الطريق يشير إلى نهاية حدود المساحة التي يسمح للسائق بالسير عليها. وينبغي على السائق عدم الخروج عن هذا الخط أثناء السير على الطريق. فالمساحة التي تلي هذا الخط يقتصر استخدامها على حالات الوقوف الاضطراري، ويكون لون هذا الخط أبيض أو أصفر، ويسمى هذا الخط بخط الحافة.



شكل رقم (١٥) خط الحافة المتصل

وخط الحافة يبين حدود الطريق، ويكون متقطعا وهنا يمكن اجتيازه، وقد يكون متواصلاً لا يمكن اجتيازه وهو ما يتضح من الشكل السابق.

سادساً : خطوط عبور المشاه :

خطوط ممرات المشاه هي التي تقطع عرض الطريق، وتمتد في اتجاه

الطريق وتقيد المشاه بالعبور من مناطق هذه الخطـوط، كما تنبـه السـائقين إلى مسؤوليتهم لاعطاء المشاة أحقية المرور التي تمكنهم من العبور بسلام في هـذه المناطق.

وعند مفارق الطرق، أو التقاطعات التي ينظم المرور عنـدهـا بـاستخـدام الاشارات الضوئية، يحدد عبور المشاه بخطوط تقطع عرض الطـريق، وفي هـذه المناطق لا يسمح للمشاه بالعبور إلا عن طريق إشارة شرطي المـرور بـذلك، أو حين تضاء أمامهم الإشارة الخضراء الخاصة بالمشـاة والتي تشير إلى امكـانيـة العبور للمشاه.

أما النوع الثاني من خطوط عبور المشاة فيوجد في المناطق المزدحمة التي يحتاج المشاة إلى عبور الطريق فيها، مثل مناطق الأسواق والحـدائق والمـدارس. وفي المناطق الأكثر إزدحاماً قد توجد عند مناطق عبور المشاة اشارات ضـوئيـة توقف السيارات لعبور المشاة عند ظهور الاشارة التي تسمح لهم بالعبور.

وحتى اذا لم تكن هناك إشارات من أي نوع على مناطق عبور المشاة، فان وجود هذه المناطق يلزم السائق بتهدئة السرعـة قبـل الاقتراب منهـا بمسـافـة كافية، وذلك للتأكد من خلوها من المشاة قبل مواصلة السير، أو التوقف عندهـا في حالة وجودهم للسماح لهم بالعبور.

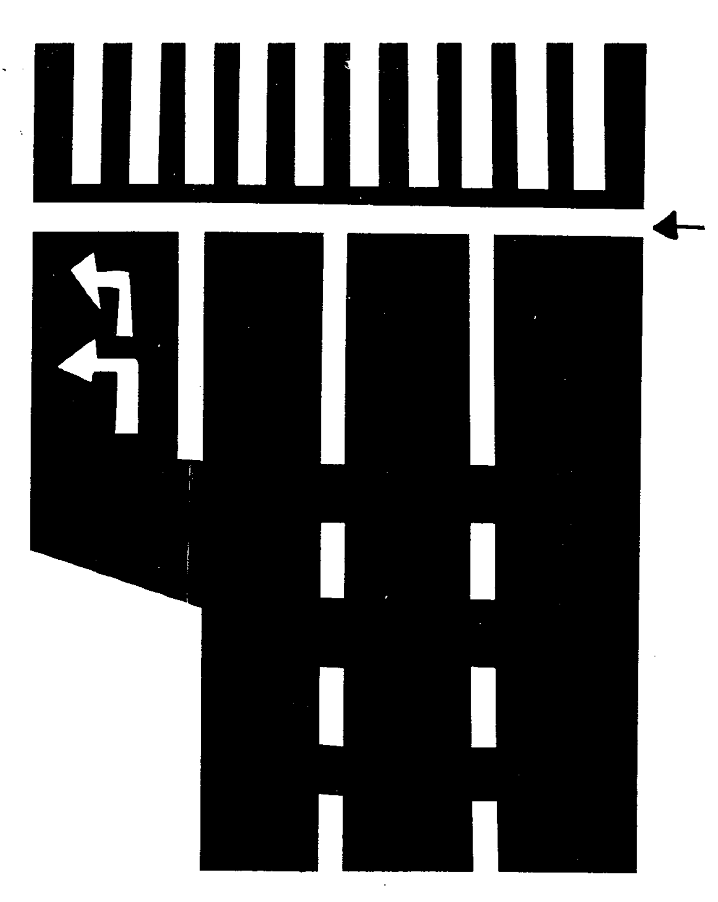


شكل رقم (١٦) اشارات مرور المشاة في المناطق المزدحمة

وفي حالة مخالفة السائق هذه التعليمات يجب ايقاف السيارة ويقوم رجل المرور بعمل المخالفة اللازمــة على مـرأى من السيــارات الاخـرى ودون إعــاقــة لحركة المرور، حتى يتحقق الردع الخاص والردع العام، ونتــوقى بــذلك وقــوع العديد من الحوادث المؤسفة التي تحدث بمناطق عبور المشاة.

سابعاً : خط الوقوف :

يوضع خط الوقوف قبل ممرات عبور المشاة، ويلــزم هــذا الخط ســائقي السيارات بالوقوف عنده، وعدم تخطيه بما يمكن المشاة من العبور بأمان.



شكل رقم (١٧) خط الوقوف امام منطقة عبور المشاة

ويوجد هذا الخط أيضاً قبل الدورات وتقاطعات الطرق التي ينظم المرور عندها بالاشارات الضوئية، وفي هذه الحالة يلتزم السائقون بالوقوف عند هذا الخط، وعدم تجاوزه، لافساح المجال للسيارات الأخرى التي تعبر الطريق حول الدوار، أو من الاتجاه الاخر لتقاطع الطريق، أو للسماح بعبور المشاة في حالة الخطوط المحددة لاماكن عبورهم في هذه المناطق.

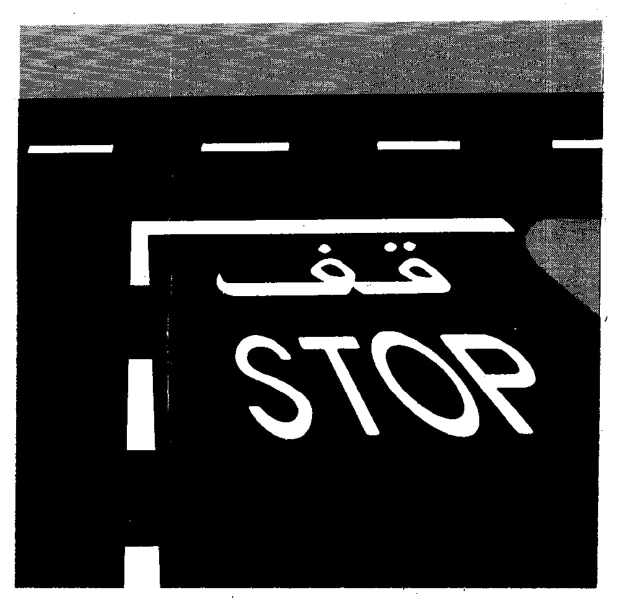
ويوجد خط الوقوف على شكل خط متصل في بداية المنطقة التي تحظر علامة «قف» الدخول إليها قبل التأكد من خلو الطريق من السيارات القادمة، وفي هذه الحالة يجب التوقف تماما قبل هذا الخط تنفيذاً لمضمون العلامة المرورية، وعدم مواصلة السير قبل التأكد من خلو الطريق الذي سيواصل السائق السير فيه.



شكل رقم (١٨) وقوف السيارات عند خط الوقوف اثناء عبور المشاه

وقد يأخذ خط الوقوف شكل خط متقطع مع عبارة «أفسح الطريق» وذلك في بداية المناطق التي يكون للسائقين الآخرين فيها أولوية المرور، مثل الطرق الرئيسية، وفي هذه الحالة يجب على السائق الذي يخرج من طريق فرعي أن يتوقف عند هذا الخط المتقطع قبل الخروج إلى الطريق الرئيسى للتأكد من خلوه من السيارات القادمة قبل مواصلة السير للدخول فيه.

وفي الأماكن الخطرة غالبا ما نجد كلمة «قف» بالعربية وبالانجليزية "STOP" مكتوبة قبل خط الوقوف لتحذير السائقين لخطورة مخالفة إجتياز هذا الخط وفقا للقواعد الصحيحة للمرور.



شكل رقم (١٩) خط الوقوف مع كلمة «قف»

ثامناً : الخطوط حول تقاطعات الطرق :



شكل رقم (٢٠) خطوط عبور المشاة عند ملتقى الطرق

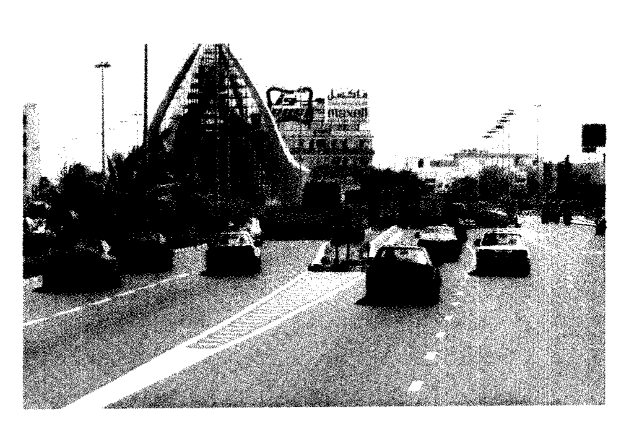
وعلى هذا الملتقى أو التقاطع تظهر خطوط عبور المشاة العرضية وتكـون اعـرض من غيرهـا من الخطـوط الأخـرى، كما تظهـر خطـوط حـدود انتظـار السيارات لعبور المشاة أو لاعطاء الأفضلية ما بين السائقين عنـد الـوصـول إلى التقاطعات أو الملتقيات.

وعلى السائق أن يلتزم بالخطوط حول تقاطعات الطرق ومدلولاتها، حيث تكثر الحوادث دائما عند اماكن التقاطعات. وعلى رجل المرور أن يوقف السيـارة التي تخالف تعليمات السير عند التقاطعات وعمل المخالفة اللازمة دون احـداث اعاقة لحركة المرور.

تاسعاً : الخطوط المتعرجة :

عبارة عن خطوط توجد في منطقة عبـور المشـارة، وقـد تكـون بـاللـون الأبيض أو باللون الأصفر (شكل رقم   السابق)، وعند هذه الخطـوط يمنـع تجاوز السيارات الأخرى.

عاشراً : المنطقة المثلثة : (منطقة فصل حركة السير) :



شكل رقم (٢١) منطقة فصل حركة السير

المنطقة المثلثة هي منطقة افتراق طريقين، اي عندمـا ينفصـل الطـريق الى طريقين، ويرتكب السائقون عند هذه المنطقـة أخطـاء كثيرة عنـدمـا يبـدأون في

سلوك أحد الطريقين ثم يغيرون رأيهم ويحاولون أخذ الطـريق الآخـر المتفـرع، واحيانا لا يتخذ السائق قراراً: أي الطريقين يسلك، وعند وصوله لنقطة التفـرع يضيع بين الطريقين فيسبب ارباكاً للسيارات التي تـأتي من الخلف وتـرغب في سلوك أي طريق من هذين الطريقين المتفرعين.

وتزداد الخطورة اذا كان تفرع هذا الطريق عند أحد الجسور أو الأنفـاق، حيث ينتج عن سوء التصرف في مثل هذه الحالة وقوع حادث سير أليم.

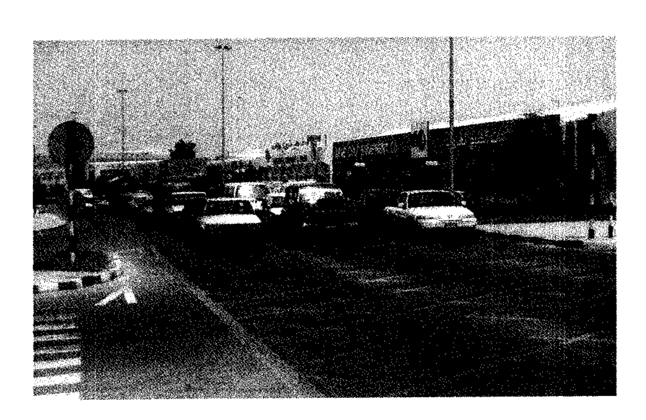
وهنا تبدو أهمية يقظة رجل المرور، فعليـه ان يـوقف السيـارة التي تغير رأيها فجأة وتحاول عند وصولها للمنطقة المثلثة أن تسلك الطريق الثـاني بـدلا من الطريق الأول الذي شرعت في سلوكه بالفعل، أو التي تتردد في سلـوك أحـد الطريقين، ويجب لفت نظر السائق إلى خطورة هذا التصرف أو تحريـر مخالفـة بعدم الالتزام بخط السير الصحيح(١).

حادي عشر : منطقة الصندوق الأصفر بالتقاطعات :

توجد هذه المنطقة في تقاطع الطرق المركب عليها إشارات مرور ضـوئيـة،

(١) نظراً لخطورة المنطقة المثلثة خاصة في حالة انفصال الطريق عند بـدايـة الجسـور، فـان بعض الدول مثل الولايات المتحدة الامريكية تستخدم في هذه المنطقة اجهزة لتخفيف آثار الصدمات، فتعمل هذه الاجهزة على تبديد الطاقة عند الاصطدام. وهذه الاجهزة تكون على شكل براميل زيت او بنزين فارغة او براميل بلاستيكية مملوءة بالرمل فـاذا اصطـدمت بها السيارة المخالفة فتكون نتيجة الحادث مجرد أضرار طفيفة في مقدمة السيارة، أمـا في حالة عدم وجود هذه البراميل فان السيارة المخالفة قد تصطدم بدعامـة الجسر أو النفق وتكون الصدمة خطيرة جدا تؤدي الى تهشيم السيارة ووفاة السائق ومن معه في الحال. وتبدو أهمية وجود البراميل الفارغة ذات الفتحات العلوية، ان هذه الفتحات تساعـد على تسرب الهواء من البرميل بمعدل يسمـح بتحطيم البرميـل ببطء تحت تـأثير الاصطـدام وتعمل على تخفيض السيارة لسرعتها ببطء بدلا من التوقف المفـاجىء الـذي قـد يحدث عند اصطدامها بحافة الجسر أو النفق (انظر كتـاب «دراسـات في ادارة المـرور في المـدن الكبرى، المركز العربي للدراسات الأمنية، المرجع السابق، ص ٢٧، ٢٨).

وهي منطقة مربعة تكون مخططة بخطوط صفراء متقاطعة، وتوجد عليها علامة مرور حمراء مستطيلة مكتوب عليها تحذير باللون الأبيض يمنع السائقين من الدخول إليها إلا إذا كان الطريق سالكاً، وهذا معناه أنه رغم ظهور الضوء الأخضر يجب على السائقين عدم دخول هذه المنطقة إلا إذا كانت خالية من السيارات التي كانت قادمة من التقاطع الآخر. والحكمة من هذا المنع هو تفادي تكدس السيارات في هذه المنطقة ومنع عرقلة حركة السير وانسيابها بمنطقة التقاطعات.



شكل رقم (٢٢) منطقة الصندوق الأصفر بالتقاطعات

ثاني عشر : علامات تحديد الاتجاه :

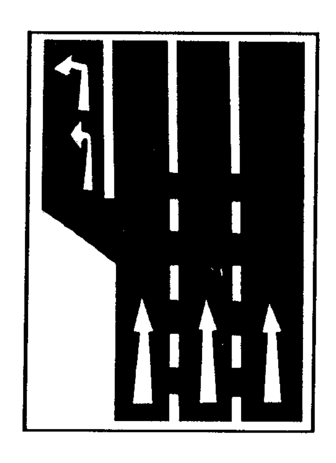
تستخدم الاسهم كعلامات أرضية لتحديد المسارات الواجب إتباعها اثناء الاقتراب من الاشارات الضوئية والدوارات والتقاطعات، وذلك وفقا للاتجاه الذي سيواصل السائق المضي فيه. كما قد تكتب كلمة «فقط» بالعربية والانجليزية للتأكد على ضرورة التزام السائق باتجاه السهم.

وعلى السائق أن يحدد مساره قبل الوصول إلى هذه المناطق بمسافة كافية، وعند وصوله اليها يكون عليه الالتزام بالبقاء في مساره، ومتابعة السير في الاتجاه الذي يشير اليه السهم، دون اي محاولة للانتقال من مسار إلى آخر،

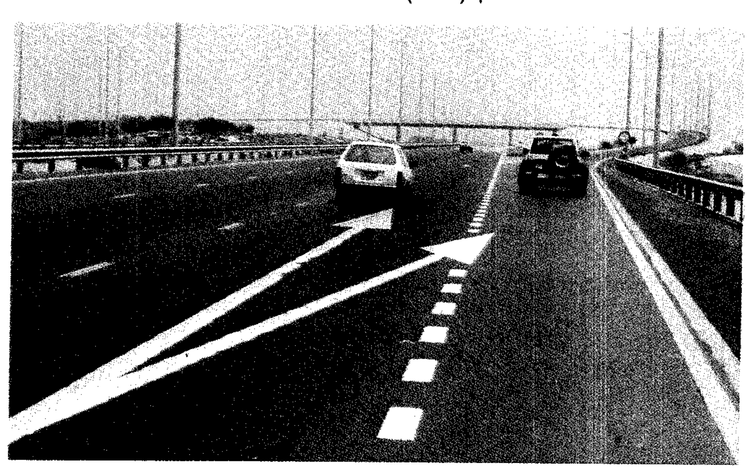
حيث أن ذلك محظور على الاطلاق في مثل هذه المناطق، كما أن عليه الا يحاول السير في إتجاه آخر غير الاتجاه الذي يشير اليه السهم. وتأكيدا لذلك كانت كتابة كلمة فقط مع السهم.

فأي محاولة من جانب السائق لتغيير المسار أو الاتجاه لن تؤدي فقط إلى ارباك حركة المرور في هذه المناطق المزدحمة والخطرة، وإنما تعرضه أيضا لخطر الصدم من الامام والخلف وكافة الجوانب.

وحتى إذا كان السائق قد أخطأ في تحديد المسار المناسب، قبل الوصول الى منطقة التقاطع، فإن عليه أن يواصل السير في نفس المسرب، وأن يتحرك في الاتجاه الذي يشير إليه السهم ليأخذ طريقه بعد ذلك إلى المكان الذي كان يقصده، حتى لو أدى ذلك إلى تأخيره لبعض الوقت، فإختصار الوقت قد يكون سببا في المخاطرة بحياته وحياة الآخرين، وعلى رجل المرور أن يكون يقظاً، فيوقف السائق الذي يخالف علامات تحديد الاتجاه ولا يلتزم بخط سيره ويحرر له مخالفة فورية حتى لا يكرر هو أو غيره هذه الأخطاء مما يقلل من وقوع الحوادث الناتجة عنها.



شكل رقم (٢٣ أ) علامات تحديد الإتجاه

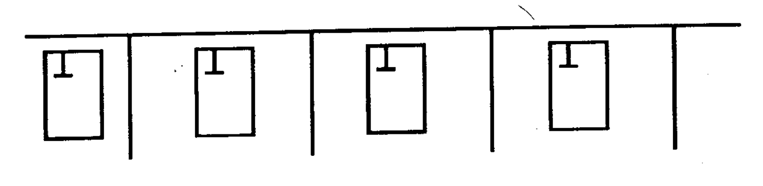


شكل رقم (٢٣ ب) اسهم تعني الأقتراب من ممر (تخفيف السرعة)

ثالث عشر : خطوط المواقف بالساحات والطرق :

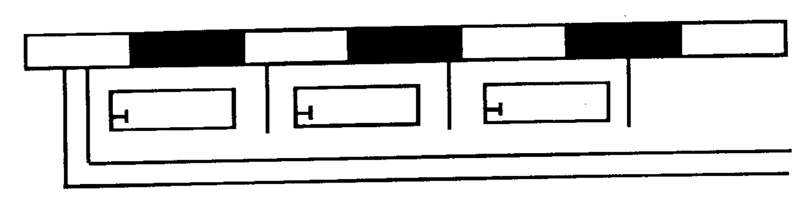
توجد بالساحات العامة والخاصة، وهي تحدد أماكن واتجاه وقوف السيارات، وعلى كل سائق عند إستعماله هذه المواقف ان يوقف سيارته بين خطين وألا يقف على الخطوط ذاتها.

أ - وهذه الخطوط قد تكون خطوط عـرضيـة كما في الشكـل رقم (٢٤) التالي :



شكل رقم (٢٤)

ب - كما قد تكون خطوط طولية تحدد مـواقف السيـارات بشكـل طـولي وموازي مع اتجاه الطريق كما في الشكل رقم (٢٥) التالي :

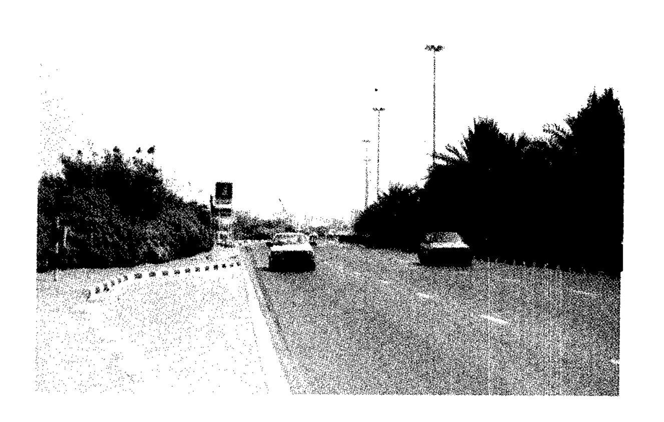


شكل رقم (٢٥)

وفي جميع الأحوال لا يسمح للسيارات بالخروج على خط الوقـوف نحـو الشارع أثناء فترة وقوفها أو انتظارها، فإذا اصطدمت سيارة ما بالسيـارة التي تقف خارج خط الوقوف كانت المسئولية مشتركة بين السيـارتين، خـاصـة إذا كـان خـروج السيـارة على هـذا الخط قـد تـرتب عليـه تضييق الطـريق أمـام مستعمليه من السيارات الأخرى والمشاه.

جـ - مـواقف لسيـارات النقـل العمـومي : يحظـر إستعمالها من قبـل مستعملي الطريق الآخرين، إذا كان الخط متواصلاً، إلا أنه :

- يمكن استعمالها اذا كان الخط الفاصل متقطعاً وخارج أوقات عمل الحافلات.
- يمكن استعمالها من قبل السيارات المتمتعة بالاولوية.



شكل رقم (٢٦) موقف سيارات النقل العام

رابع عشر : الخطوط العرضية :

وهي الخطوط التي تستعرض الطريق وتنقسم إلى :

أ ـ خط الوقوف :

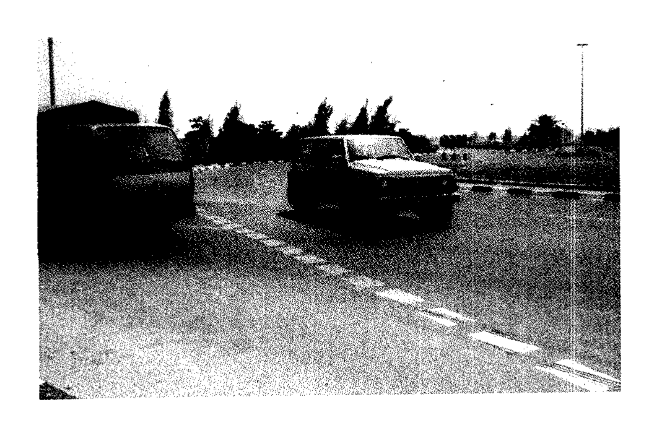
وهذه سبق شرحها وبيان أماكن استخدامها والتزامات السائق حيالها.

ب ـ خط الافضلية :

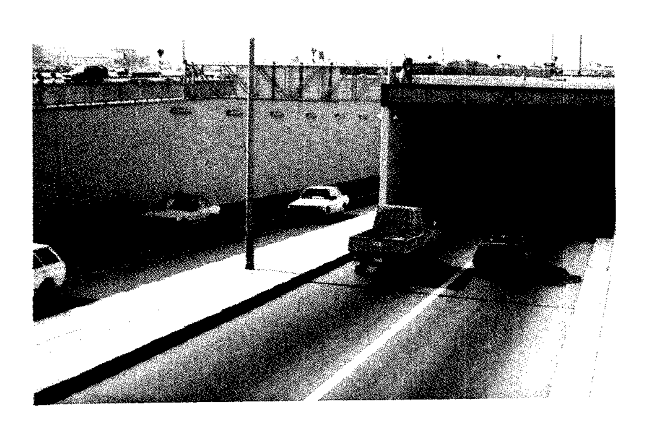
وتستخدم في التقاطعات غير المباشرة أو في المناطق المكشوفة والتي تتطلب علامة افضلية، ويرسم خط الافضلية في نهايتها واتصالها بالشارع الرئيسي.

وعند الإقتراب من هذه الخطوط يجب على السائق أن يخفف من سيره وأن يتأكد من خلو الطريق، فاذا كان خاليا امكنه الاستمرار في السير، وإذا كان الطريق الرئيسي مشغولاً عليه الانتظار لحين خلوه.

وكما سيرد عند شرح أولوية المرور فان خط الافضلية يعني ان الافضلية تكون للسيارة التي تسير في الطريق الرئيسي ، وان على القادم من الطريق الفرعي الثاني الوقوف والانتظار، ويكثر وجود خطوط الافضلية في الدوارات كما في الشكل التالي :



شكل رقم (٢٧ أ) الإنتظار أمام خط الأفضلية لحين خلو الطريق



شكل رقم (٢٧ ب) إستخدام الخط المتصل في منطقة الأنفاق

المبحث الثاني
أماكن استخدام الخطوط

تختلف الخطوط من حيث أماكن استخدامها، وذلك وفقا للتفصيل التالي(١):

أولاً : الخط المتصل :

١ ـ **في المرتفعات** : يستعمل خطان متجاوران احدهما متصل والآخر متقطع بحيث يكون الخط المتصل مجاوراً لقائد السيارة المتجهة نحو قمة المرتفع.

ووجود الخط المتصل معناه أن التخطي في المرتفعات محظور لعدم امكان رؤية السيارات القادمة من الاتجاه المضاد.

أما عند وصول السيارة لنهاية قمة المرتفع، ودخول باقي الطريق في مجال رؤية قائد السيارة، فان التخطي يصبح جوازياً وبذلك يبدأ وجود الخط المتقطع.

٢ ـ **أسفل الانفاق** : يستعمل أسفل الانفاق الخط المتصل وهذا لعدم تناسب القيام بعملية التخطي مع الإتساع المحدد للانفاق.

٣ ـ **عند المزلقانات** : يستخدم الخط المتصل قبل الوصول لتقاطع السكة الحديد بالطريق من الجهتين.

---

(١) راجع : لغة الطريق : اشارات وعلامات المرور : من إصدارات وزارة الداخلية بدولة الإمارات العربية المتحدة، اللجنة العليا لأسبوع المرور، أبوظبي ١٩٧٦، ص ٨٩ ـ ٩٥.

ثانياً : الخط المتقطع :

يستخدم الخط المتقطع كالآتي :

١ ـ داخل المدن : لتقسيم الشوارع إلى مسارب تخصص كل منها لاتجاه معين، وعند تقسيم الشارع إلى ثلاث مسارب ـ في كل اتجاه ـ يخصص المسرب الايمن للمتجه يميناً والأوسط للمتجه للامام في نفس الطريق ـ أما المسرب الايسر فيكون مخصص للمتجه يساراً في التقاطع.

واستخدام هذا النوع يعني جواز الانتقال من مسرب إلى آخر بما يتفق مع اتجاه السيارة في التقاطع.

ويراعي أن يكون الانتقال من المسارب لاتخاذ المسرب المناسب قبل الوصول الى منطقة الخطوط المتصلة الموجودة بمنطقة التقاطع.

وإذا كانت المسافة بين أجزاء الخط المتقطع قصيرة فإن هذا يدل على الإقتراب من خط متصل يمنع تجاوزه أو مسه، وتسمى الخطوط في هذه الحالة بخطوط التنبيه.

٢ ـ خارج المدن : تستعمل الخطوط المتقطعة خارج المدن لتقسيم الطريق الى مسارب تخصص للسرعات المختلفة، وتكون السرعة كبيرة في أقصى اليسار، وعن طريق هذه المسارب تتحدد سرعة كل نوع من أنواع السيارات والمركبات.

ثالثاً : الخط المتصل بجانب الخط المتقطع :

ويستخدمان في المناطق التالية :

١ ـ منطقة الجسور :

أ ـ قبل وبعد الجسر : يرسم خطان، أحدهما متصل والآخر متقطع بحيث يكون الخط المتصل على يسار قائد السيارة المتجهة للجسر، وبعد انتهاء الجسر

ينقلب الخط المتصل الى خط متقطع، وهذا يعني عدم التخطي قبل الدخـول على الجسر نظراً للاتساع المحدد للجسر.

ب ـ فوق الجسور : يرسم خط متصل مزدوج لمنع التخطي كلية بالنسبة للسيارات في الاتجاهين فوق الجسر نفسه.

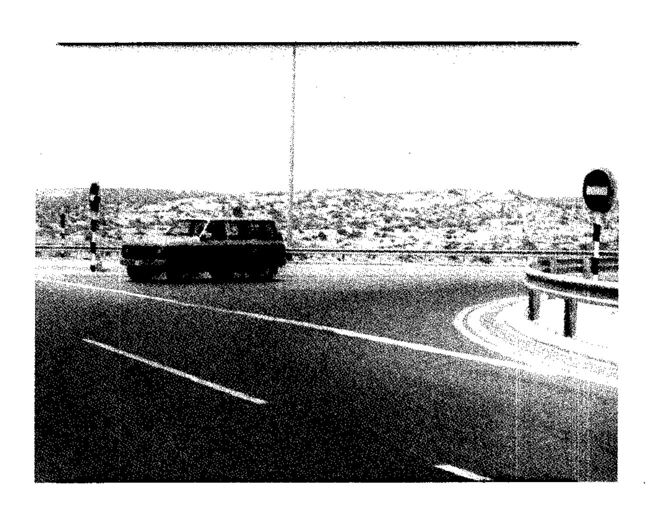
٢ ـ المنحنيـــــــات :

أ ـ يستعمل كذلك الخط المتصل ويجاوره خط متقطـع قبـل الـدخـول في منطقة المنحنى، بحيث يكون الخط المتصل على يسار قائد السيـارة. وهـذا يعني منع التخطي في المنحنيات.

ب ـ استخدام خط متصل مزدوج في منطقة المنحنيات نفسها.

٣ ـ عند تقاطعات الطرق :

يستخدم كذلك الخط المتصل قبل الوصول للتقاطع من جميع الاتجاهـات لتحديد مسار السيارات عند الدخول في التقاطعات.



شكل رقم (٢٨) استخدام الخطوط المتصلة عند تقاطع الطرق

رابعا : خطوط عبور المشاة :

توجد خطوط عبور المشاة بالأماكن التالية :

أ ـ بمفارق الطـرق : ويكون عبـارة عن خطين بعـرض الطـريق بينهما مسافة مناسبة وهذه المسافة تتناسب طرديا مع عرض افريز الطريق وكثـافـة مرور المشاة.

وتعتبر المسافة المحصورة بين الخطين هي المنطقة المحددة لعبور المشاة.

ب ـ بمنتصف الطــريق : ويرمز لهذا النوع بخطين بعـرض الطـريق بينهما مسافة مناسبة. وترسم خطوط طولية متوازية بين الخطين وهو ما سبق أن عرضناه في الأشكال السابقة.

ويوضـع نور أصفر يعمل بصورة متقطعة ليبين لقائدي السيارات وجـود منطقة عبور مشاة.

وهذه العلامة الأرضية تعني أن هـذه المنطقـة مخصصـة لعبـور المشـاة الذين لهم الأولوية في عبور الطريق.

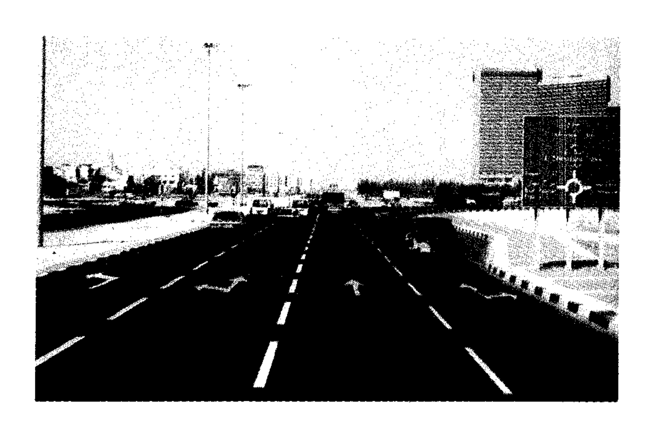
وعلى قائدي السيارات مراعاة أن تكون منطقة عبور المشـاة خـاليـة قبـل مواصلة السير وذلك على التفصيل السابق.

خامساً : الأسهم الأرضية :

تستعمل رسومات الاسهم الارضية لبيان الإتجاهات ـ وخـاصـة داخـل المدن ـ كما تشير إلى تخصيص كـل مسرب من مسـارب نهـر الطـريق لاتجـاه معين، وهي تنقسم إلى نوعين هما :

١ ـ سهام التوجيه :

نجدها في حالة تقسيم الطريق إلى أكثر من مسرب، ففي حالة تقسيم نهر الطريق إلى ثلاث مسارب، يكون رسم الاسهم ومدلولها كالآتي :



شكل رقم (٢٩) أسهم تحديد الإتجاه

أ ـ المسرب الايمن يـرسم بـه سهم يشير الى الاتجـاه لليمين، أي ان على قائدي السيارات الذين ينوون الانحراف يمينا بالتقاطعات التـاليـة التـزام هـذا المسرب وذلك قبل التقاطع بمسافة كافية.

ب ـ المسرب الأوسط يرسم بـه سهم مستقيم يشير إلى الإتجـاه المستقيم بنفس الطريق.

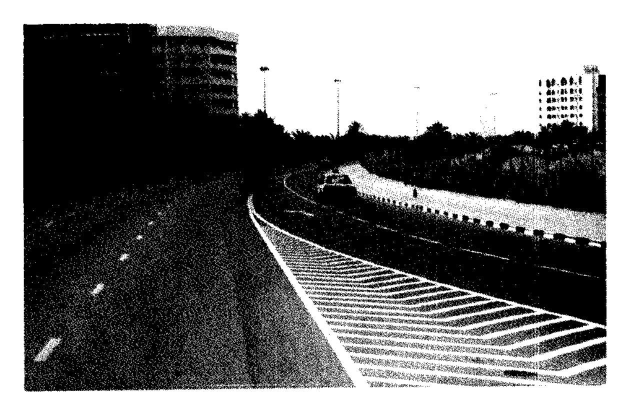
جـ ـ المسرب الايسر يرسم به سهم إلى الانحراف يسارا أي أنه مخصص للسيارات التي سينحرف قائدوها الى اليسار بالتقاطع).

٢ ـ سهام الانحياز :

تكون خطوط التنبيه المتقطعة عادة متممة بسهام انحياز، وهـذه السهـام وعددها ثلاثة توضع بين الخطوط القصيرة البيضاء.

كما أن سهام الانحياز الموجودة بين خط متقطع وآخر متواصل تنبـه الى قرب نهاية الخط المتقطع.

أما في الطـرقـات التي لها أكثـر من مسربين فترسم سهـام الانحيـاز في المسرب التي لا يمكن استعمالها.



شكل رقم (٣٠) سهام انحياز تدل على قرب انتهاء الخط المتقطع

سادساً : الخطوط والعلامات الأرضية الصفراء والحمراء :

وهذه تكون استخدامها كما يلي :

أ ـ تدهن الأرصفة باللونين الأصفر والأسود للدلالة على منع الانتظار، وذلك في الاماكن التي ترى سلطة المرور منع الانتظار فيها.

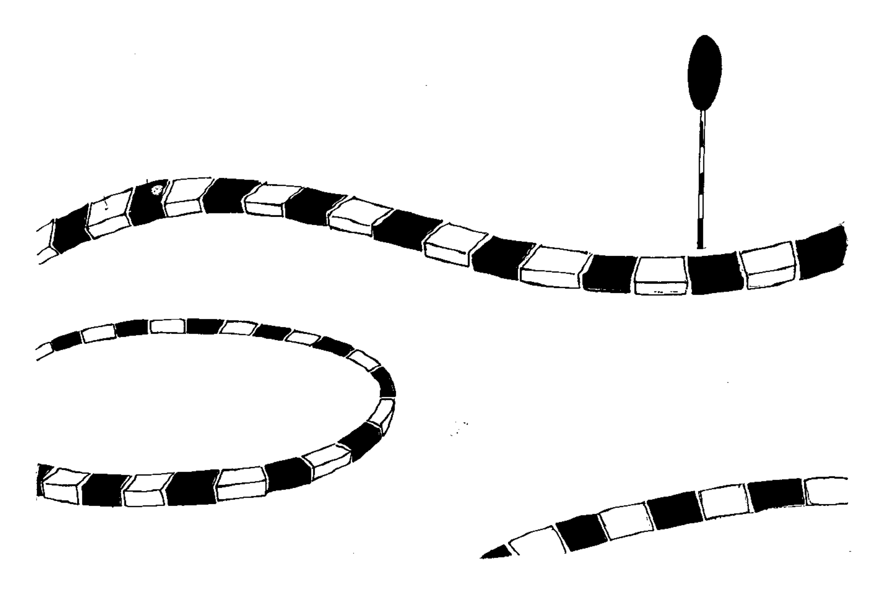
ب ـ عند وضع خط أصفر متصل بجوار حافة الرصيف عند التصاقه بسطح الأرض فهذا يعني أن الانتظار ممنوع في هذا المكان.

جـ ـ عند وضع خطين متوازيين باللون الأصفر بجوار حافة الرصيف عند التصاقه بسطح الارض فهذا يعني (ممنوع الوقوف نهائياً).

د ـ الخط الاصفر المتقطع يعني فصل الطريق العام عن أماكن الانتظار التي تخصصها سلطة المرور لذلك.

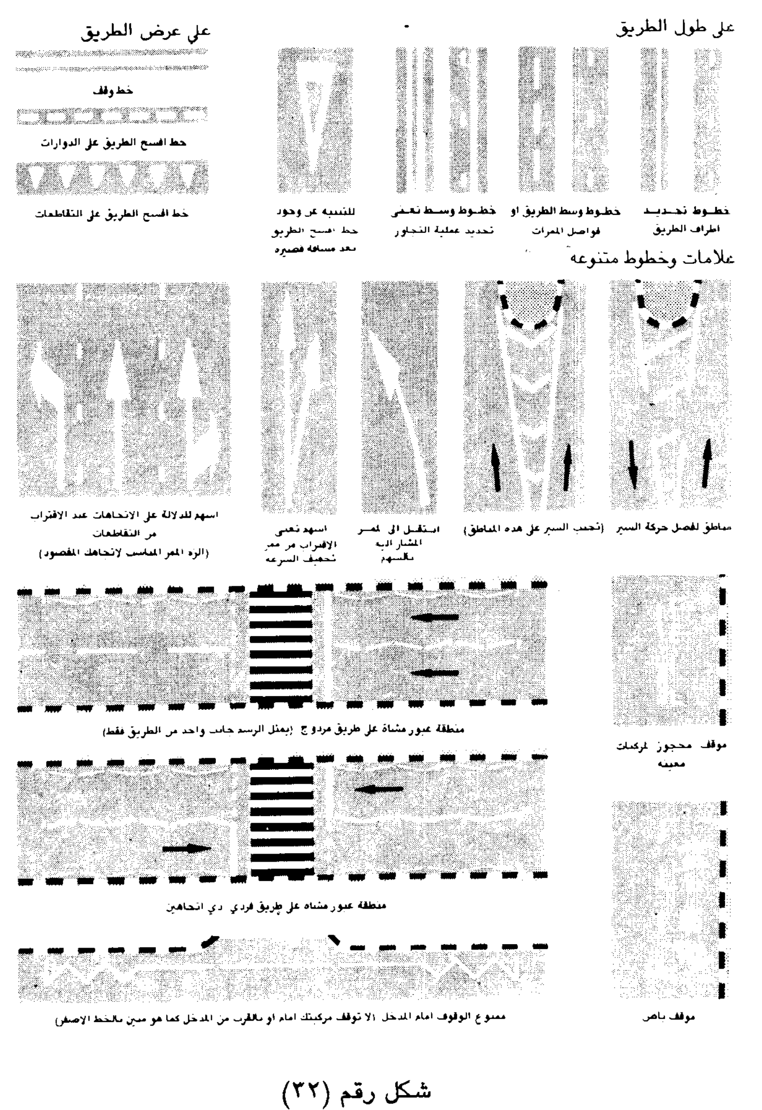
هـ ـ الاماكن المدهونة باللون الأصفر بخطوط متقطعة تعني أن هذه الأماكن مخصصة لوقوف سيارات الركاب العامة (باص) ولا يسمح لغير هذه السيارات بالانتظار أو الوقوف فيها.

و ـ يكون دهان حافة الرصيف باللون الأحمر في المناطق التي توجد بها مصادر المياه لاستعمالها من قبل رجال الأطفاء عند الطوارىء. وفي حالة وقوف أي سيارة في هذه المناطق يجب على رجل المرور سحب السيارة وحجزها نظراً لخطورة المخالفة.



شكل رقم (٣١) الخطوط والعلامات الأرضية الصفراء

سابعاً : عرض اجمالي للعلامات والخطوط المستخدمة على سطح الطريق بصفة عامة(١) :



شكل رقم (٣٢)

---

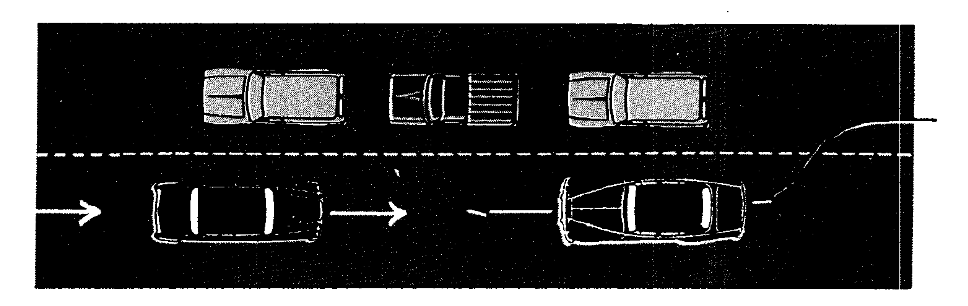
(١) قواعد السير وآدابه الصادر عن شرطة دبي، مرجع سابق، ص ٦٩ ومابعدها.

المبحث الثالث
المخالفات الناتجة عن عدم الالتزام بخط السير

نورد فيما يلي أمثلة للمخالفات التي يجب على رجل المرور تحريرها للسائقين الذين لا يلتزمون بخط السير :

الحالة الأولى :

خروج السائق عن قصد عن خط سيره على طريق مستقيمة محاولاً تجاوز سيارات أخرى تسير امامه بسرعة فيجد نفسه أمام السيارات المقبلة من الاتجاه الآخر، مما يعرضه ويعرض السيارات المقبلة لخطر وقوع حادث اصطدام رأسي كما هو موضح بالشكل التالي :

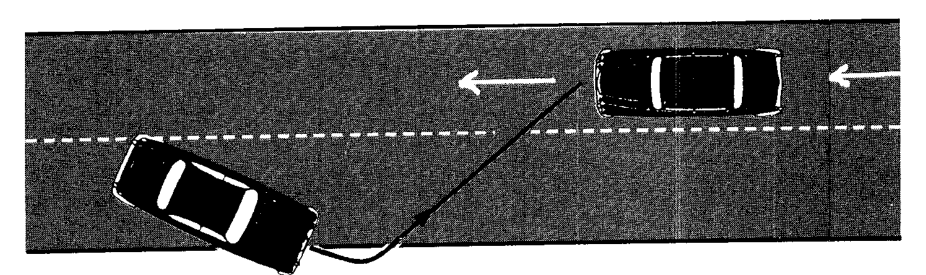


شكل رقم (٣٣) خروج السائق عن قصد عن خط السير

الحالة الثانية :

خروج السائق بسيارته عن خط سيرها عند خروج عجلتها الامامية اليمنى عن حافة الطريق، فيحاول أن يحفظ توازنه بإدارة المقود الى اليسار بسرعة فتنحرف السيارة من حافة الطريق مندفعة الى الاتجاه المعاكس، وتصبح وجها لوجه أمام السيارات القادمة في خط السير المعاكس مما قد يؤدي الى

وقوع حادث إصطدام مباشر، وفي هذه الحالة إذا لم يقع الحادث وشاهد رجل المرور هذه الواقعة يجب عليه أن يوقف هـذه السيـارة ويلفت نظـر السـائق الى خطورة انحرافه عن خط السير أو يحرر له مخالفة عن هذا الخطأ حتى ولو كان غير متعمد.

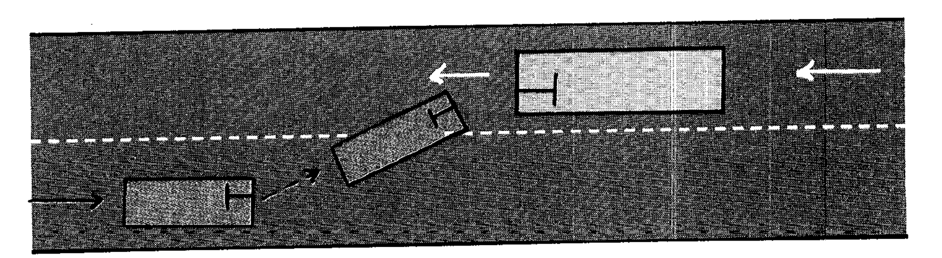


شكل رقم (٣٤) انحراف السيارة عن خط سيرها ودخولها في الاتجاه المعاكس

الحالة الثالثة :

خروج سيارة مسرعة عن خط سيرها إذا كانت الطريق زلقة نتيجة المياه أو الأمطار أو الزيوت أو الرمال، وقام السائق بعمل فرملة أدت إلى انحرافهـا في الاتجاه المعاكس وتعرضـها للاصطدام بـالسيـارات القـادمـة من هـذا الاتجـاه المقابل.

فيجب ايقاف هذه السيارة وتحـريـر مخالفـة للسـائق الـذي كـان يسير بسرعة لا تتفق وظروف هذا الطريق المغطي بالرمال أو المياه أو الزيوت.



شكل رقم (٣٥) انزلاق سيارة مسرعة ودخولها في الإتجاه المعاكس

كما قد يحدث الانحراف والخروج عن خط السير نتيجة ضعف الرؤية بسبب تكاثر الضباب أو انطماس معالم الطريق بسبب العواصف الرملية وغيرها. فتحرر نفس المخالفة أيضا للسائق المخالف الذي انحرف للاتجاه المعاكس لعدم احتياطه ومراعاته لهذه الظروف السيئة المحيطة بالطريق.

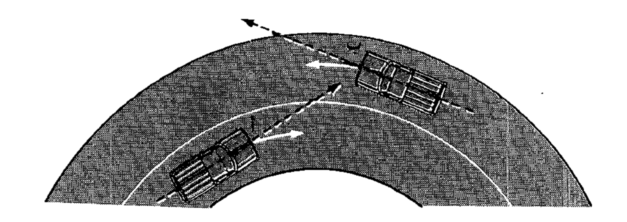
الحالة الرابعة :

الخروج عن خط السير والانحراف الى الاتجاه المعاكس نتيجة أن يكون السائق مرهقاً أو شبه نائم أو سكراناً أو مريضاً مما قد يؤدي الى اصطدام سيارته بالسيارات القادمة في هذا الاتجاه المعاكس (انظر الشكل السابق رقم «٣٥»).

ويجب على رجل المرور إذا كان موجوداً بالطريق وشاهد هذه الواقعة أن يحاول تنبيه السائق المخالف إلى خطورة تصرفه، بأي وسيلة من وسائل التنبيه مثل ايقافه وتحرير مخالفة له.

الحالة الخامسة :

عند المنعطفات عندما تحاول إحدى السيارات عبور المنعطف إلى اليمين، لكن نتيجة سيرها بسرعة فإن القوة الطاردة المركزية تعمل على دفع السيارة تجاه اليسار، أي في إتجاه السيارات القادمة، واذا لم يستطع السائق السيطرة على السيارة، فانه سيصطدم بالسيارة القادمة في مواجهته، فالسرعة الزائدة مع وجود المنعطف أدت إلى خروج السيارة عن خط سيرها الطبيعي كما هو موضح بالشكل رقم (٣٦) التالي :



شكل رقم (٣٦) الانحراف عن خط السير بسبب السرعة في المنعطفات

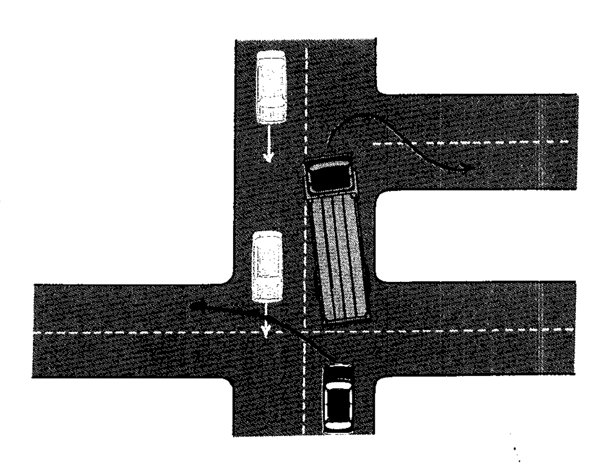
وفي هذه الحالة أيضا يجب على رجل المرور أن يـوقف السيـارة المخطئـة واتخاذ ما يلزم حيال السائق المخالف.

الحالة السادسة : الانحراف عن خط السير عند تقاطع الطرق :

أ ـ محاولة البعض خاصة سائقي الشاحنات أو البـاصــات الخـروج عن الخط المتقطع الذي يقسم الطريق ذي الاتجاهين أثناء قيامه بالـدوران الى اليمين عند تقاطع الطرق، وفي اثناء انحرافه عن خط سيره يواجه بالسيارات القادمة في الاتجاه المعاكس مما قد يؤدي الى وقوع حادث (الشكل رقم ٣٧ التالي).

ب ـ محاولة احدى السيارات الانعطاف عند تقاطع الطرق، دون أخذ حق المرور بعين الاعتبار، فمن المحتمل أن تواجه هذه السيارة بالسيارات القادمـة في الاتجاه المعاكس، مما قد يؤدي الى وقوع حادث.

وفي هاتين الحالتين يجب على رجل المرور إيقاف السيارة المخـالفـة ولفت نظر المخالف أو تحرير مخالفة له بحسب الاحوال.



شكل رقم (٣٧) الإنحراف عن خط السير عند تقاطع طرق

إضافة إلى الحالات السابقة فإن عدم الالتزام بخط السير، بأي شكل من الأشكال، يعتبر مخالفة مرورية تتطلب تدخل رجل المرور حتى لو لم ينتج عنها حادث مروري، وتدخل الشرطة هنا يعتبر أجراء وقائياً من شأنه الزام الجميع بالسير وفق تعليمات ومدلولات خطوط السير، وبهذا يمكن ان تقل عدد الحوادث المرورية خاصة وان الحوادث التي تقع لهذا السبب من أكثر الحوادث عدداً وضرراً، كما يدل على ذلك الحصر الوارد في احصائية الحوادث الصادرة عن إدارة مرور دبي لعام ١٩٩١ التي قمنا بعرضها فيما سبق.

المبحث الرابع
المعالجة التشريعية للالتزام بخط السير

عالجت المادة ٣٢ من قانون حركة السير على الطرق في إمارة دبي خطوط وعلامات السير بصفة إجمالية، وجعلت عملية تحديد هذه الخطوط والعلامات من إختصاص لجنة السير التابعة لبلدية دبي، ولم يتضمن القانون بياناً بهذه العلامات ودلالاتها، وإنما ترك هذا التحديد للجنة السير، وللجهة التي تفوضها في ذلك وهي شرطة دبي(١).

---

(١) ورد النص بالمادة رقم ١٠٢ بالفصل التاسع من القانون على لجنة السير، وهي لجنة تابعة لبلدية دبي وتتألف من عدد معين من الاعضاء يتحدد بمعرفة مجلس البلدية بموافقة سموحاكم دبي، ولها بموافقة سمو الحاكم أن تصدر التعليمات لأي غاية من الغايات التالية :

١ ـ تنظيم حركة السير على الطرق في الإمارة واتجاهاتها.

٢ ـ تحديد ساعات وأماكن وقوف المركبات الميكانيكية.

٣ ـ تنظيم تعرفة أجور النقل في المركبات الميكانيكية العمومية.

وتتلخص الأحكام العامة التي نصت عليها هذه المادة في شأن علامات وخطوط السير فيما يلي :

١ ـ للجنة السير أن تضع أو تفوض بوضع أي علامة أو علامات سير تراها ضرورية لتنظيم سرعة المركبات، ولمنع دخولها في أي طريق، أو لتنظيم حركة السير على الطرق ووقوف المركبات عليها.

٢ ـ لا يجوز وضع أية علامات في الطريق لاية غاية من الغايات المبينة في الفقرة الأولى من هذه المادة دون تفويض مسبق من قبل لجنة السير.

٣ ـ يجوز للشرطة وضع علامات السير المؤقتة التي تراها ضرورية لتنظيم حركة السير في أية حالة طارئة، مثال على ذلك ـ إذا وقع حادث مروري كبير في طريق ما، يجوز للشرطة أن تغلق الطريق الذي وقع فيه الحادث، وتحول المسار الى طريق آخر، حتى يتسنى لها المعاينة الكاملة للحادث، والتحقيق فيه وذلك بوضع علامات سير مؤقتة لارشاد السائقين بالاتجاه الآخر.

أما بالنسبة لمشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير على الطرق لسنة ١٩٦٧م الذي وضع عام ١٩٨٩، فقد عالج المشروع القواعد الخاصة

= ٤ ـ منع أو تقييد سوق أية مركبة أو أي نوع معين من المركبات على طرق معينة أو أي جزء منها أو لتقرير الشروط التي يسمح لاية مركبة بالسير فيها على أي طريق وتحديد سرعتها.

٥ ـ تنظيم حركة نقل البضائع والركاب في المركبات الميكانيكية العمومية بين الامارة وخارجها، مع مراعاة شروط المعاملة بالمثل بالنسبة للمركبات المرخصة خارج الامارة.

ويلاحظ أن أن إختصاصات لجنة السير هي إختصاصات عامة الهدف منها وضع القواعد اللازمة لتسيير وتسهيل حركة المرور في إمارة دبي. وتقوم إدارة المرور بمتابعة تنفيذ هذه القواعد والتعليمات من أجل تحقيق الهدف المشار اليه.

بخطوط السير في المواد من رقم (٢٤) وحتى رقم (٣٩)، وتضمنت هـذه المـواد القواعد التالية:

أولاً : حركة السير العادية :

وهي الخاصة بالسير العادي للسيـارات المختلفـة، أي السيـارات التي لا تضطر للسير ببطء بسبب نوعها أو حمولتهـا، أو بسبب سحبهـا لسيـارات أو عربات أخرى(١).

ووفقـاً للمـواد من (٢٣) حتى (٢٧) من مشروع الـلائحـة، يجب اتبـاع القواعد التالية فيما يتعلق بالالتزام بخط السير في حالـة مـا اذا كـانت السيـارة تسير بسرعة عادية، أي عندما لا تكون حركتها بطيئة، وهي :

١ ـ على قائد المركبة أن يلزم أقصى الجانب الايمن لنهـر الطـريق أثنـاء السير وعلى الاخص في الحالات الآتية :

أ ـ إذا كانت السرعة الفعلية لسير المـركبـة تقـل كثيرا عن الحـد الأقصى المقرر للسرعة في هذا الطريق.

ب ـ اذا كانت الرؤية في الطريق أمام القائد غير كافية.

---

(١) يلاحظ أن المشرع لم يعرف المقصود بحركة السير العادية، كتحديده للحد الأدنى للسرعة الذي بمقتضاه يمكن وصف السيارة بأنها تسير سيراً عادياً، وإنما ترك هذا التحديد من اختصاص لجنة السير التي تقوم بهذا التحديد وفقا لحـركـة السير على الطـرق، وأنـواع الطرق، وما اذا كانت طرقاً داخلية أو خارجية، فالسير العادي يتحدد مثلا داخل مدينـة دبي بسرعة تتراوح ما بين ٨٠ ـ ٦٠ كم/ساعة بحسب اتساع وامتداد الطريق بالنسبـة لجميع السيارات، وخارج مدينـة دبي ١٠٠كم/سـاعـة بـالنسبـة للسيـارات الخفيفـة ، ٨٠كم/ساعة بالنسبة للسيارات الثقيلة على طريق دبي الشـارقـة، أمـا على طـريق دبي العين ودبي أبـو ظبي فتتحـدد السرعـة ١٢٠ كم/سـاعـة للسيـارات الخفيفـة، ١٠٠ كم/ساعة للسيارات الثقيلة، وهذا التحديد قابل للتغيير وفقا لحركات التغيير المستمرة في قواعد السير والمرور والتعـديـلات الهنـدسيـة التي يتم إدخـالها على الطـرق الـداخليـة والخارجية في الإمارة.

كما تختلف هذه التحديدات من جهة إلى أخرى ومن دولة إلى دولة أخرى بحسب نوع الطرق والقواعد المرورية المتبعة فيها.

جـ ـ في حالة مقابلة مركبة أخرى قادمة من الاتجاه المضاد.

د ـ في حالة السماح للمركبات اللاحقة له بتخطي مركبته.

هـ ـ إذا كان سينعطف الى طريق آخر يقع إلى يمينه.

٢ ـ إذا كان نهر الطريق أو أحد أجزائه المخصص لحركة المرور في اتجاه واحد مقسم الى عدة مسارات بخطوط طولية متقطعة، فعلى قائد المركبة السير في المسار الذي يشغله، ولا يجوز له أن يغير مساره إلا بعد أن يتأكد من أن ذلك لا يشكل خطرا على الآخرين أو على حركة المرور، وبعد تنبيه الغير من مستعملي الطريق إلى ذلك في الوقت المناسب واستعمال اشارة التنبيه.

٣ ـ إذا كان نهر الطريق ذي اتجاهين مقسم إلى مسارين تفصلهما خطوط طولية متصلة، يحظر السير على هذه الخطوط أو اجتيازها.

٤ ـ إذا كان نهر الطريق ذي إتجاهين ومقسم إلى ثلاث مسارات، يجوز لقائد المركبة إستعمال أقرب المسارات الأوسط بعد ان يتأكد من خلوه من المرور المقابل ومن المركبات اللاحقة المسرعة، وأن ذلك لا يشكل خطراً على الآخرين أو على حركة المرور، وفي جميع الاحوال لا يجوز إستعمال المسار الواقع في أقصى اليمين من الاتجاه المضاد.

٥ ـ إذا كان نهر الطريق ذي اتجاهين ومقسم إلى اربعة مسارات أو أكثر على الوجه السابق، جاز لقائد المركبة إستعمال أقرب المسارات إليه من المسارات الداخلية من الاتجاه المضاد بالنسبة إلى اتجاهه، بعد ان يتأكد من أن ذلك لا يشكل خطرا على الاخرين، أو على حركة المرور، وفي جميع الاحوال لا يجوز لقائد المركبة تغيير المسار إلا بعد التيقن من عدم تعريض الغير للخطر، وبعد إعلان رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب مع استعمال اشارات الانعطاف.

ثانياً : حركة السير البطيء :

وهذه خاصة بالسيارات الثقيلة، أو السيارات التي تسحب سيارات اخرى معطلة أو قوارب صيد أو زوارق أو طرادات وخلافه.

ووردت أحكام التزام مثل هذا النـوع من السيـارات بخط السير في المـواد من ٢٨ حتى ٣٩ من مشروع اللائحة، وتتلخص هذه الأحكام فيما يلي :

١ ـ إذا توفرت ثلاث مسارات على الطرق المزدوجة فعلى السيارات الثقيلة التزام المسار البطيء، وإستخـدام المســار الاوسط للتجـاوز، وعـدم استخـدام المسار السريع الا في حالة الدوران الى اليسار فقط.

٢ ـ الطرق التي يتوفـر فيهـا مســاران فقط للسير في كـل إتجـاه تمنـع المركبات الثقيلة من استخدام الممر السريع إلا في حالـة التجـاوز أو الـدوران الى اليسار.

٣ ـ يجب وضــع لافتـات في الأمـاكن المنـاسبـة، وخـاصـة على الطـرق الخارجية وإلزام السيارات التي تسير بسرعة منخفضة بإستخدام الممـر البطيء (الايمن).

٤ ـ على كل قائد مركبة يرغب اثناء سيرها في إجراء احدى التحركات مثل الخروج من خط سير المركبات التي يتبعها أو الـدخـول في هـذا الخط، أو تغيير إتجاهه نحو يمين المسار أو يساره، أو الدوران الى اليمين أو اليسار متجها نحو طريق جانبي، أو راغبا في الدخول الى مكان مجاور للطريق أو الخروج منـه، أو يرغب الدوران الى الخلف أو الرجوع إلى الوراء، مراعـاة ألا ينشـأ عن مـركبتـه تعريض الغير للخطر وأن يعلن رغبته في ذلك بـوضـوح وفي وقت منـاسب وأن يستعمل الاشارة، وعليه :

أ ـ التأكد من إمكان إجراء ذلك دون أن يعرض نفسه أو غيره للخطر.

ب ـ أن يضـع في الاعتبار أوضاع بـاقي مستعملي الطـريق واتجـاهـاتهم وسرعتهم.

ج ـ أن يعلن عن نيته بوضوح وقبل إجراء التحرك بمدة وبمسافة كافيـة بواسطة الاشارة اليدوية أو اشارات الاتجاه الموجودة بمركبتـه، وأن يظـل هـذا التحذير الصادر من الإشارة قائما طوال مدة الحركة.

د ـ أن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كـان سينعطف الى طريق آخر يقع إلى يمنيه، وأن يقترب مـا أمكن من محور نهـر الطـريق ذي الاتجاهين، إذا كان سينتقل إلى طريق آخر يقع على يســاره، أمـا في الطـريق ذي الاتجاه الواحد فعليه أن ينتظم في اقصى اليسار.

٥ ـ على قائد الدراجة أن يلتزم الجانب الايمن لنهر الطريق، ويحظر عليه استخدام باقي الطريق المعد لسير المركبـات أو المشـاه، كما يحظـر عليـه السير فوق الرصيف. وعند وجود مسارات مخصصة لسير الدراجات فيجب التزامهـا ولا يجوز مبارحتها.

وعلى قائدي الدراجات العادية أن يسيروا فرادى الواحد خلف الآخر.

وعلى قائد الدراجة عند الانعطاف أن يلـزم يمين المـركبـات الأخـرى التي تريد الانعطاف في نفس الاتجاه.

٦ ـ على قائد مركبات النقل البطيء عمومـاً التـزام الجـانب الايمن لنهـر الطريق وعدم الخروج منه على قدر الامكان.

ويلاحظ أن مخالفة جميع الأحكام التي وردت في البنود السابقـة، تمثـل مخالفات مرورية، يجب أن يكون شرطي المرور على علم تام بها، حتى يستطيع ملاحقة مرتكبيها واتخاذ اللازم حيالهم وفقا للقانون والتعليمات.

الفصل الثالث

عدم التقدير لمستعملي الطرق

من بين الأسباب الشائعة لوقوع حوادث السير عدم تقدير قائدي المركبات لمستعملي الطرق من المشاة، الذين قد يسيرون في نفس اتجاه السيارة أو في عكس الاتجاه، أو قد يقطعون الطريق من أماكن عبور المشاة أو في غير هذه الأماكن.

ويظهر من احصائية الحوادث والاصابات في دبي لعام ١٩٩١ أن عدد الحوادث التي وقعت لهذا السبب بلغت (٤٩٨) حادثة، جميعها بها اصابات أي بنسبة مئوية مقدارها ١٠٠٪، ووصل عدد المصابين في هذه الحوادث (٥١٣) مصاباً بنسبة مئوية مقدارها ١٠٣٪.

والملفت للنظر أن عدد المتوفين بلغ (٣٦) شخصاً، وهذا يمثل أكبر عدد من المتوفين مقارنة بالأسباب الثلاثين الأخرى الواردة بالاحصائية، والأكثر من ذلك أن مجموع المتوفين في جميع الحوادث التي وقعت نتيجة التسعة والعشرين سبباً الأخرى وصل (٦٧) شخصاً، في حين ان عدد المتوفقين في الحوادث التي وقعت لهذا السبب وحده (عدم التقدير لمستعملي الطرق) وصل (٣٦) شخصا كما سبق القول، بنسبة مئوية مقدارها ٧,٢٪، أي أنه في كل مائة حادث يموت حوالي من ٧ ـ ٨ أشخاص، وهي نسبة كبيرة جداً بمقارنتها بعدد المتوفين في كل الحوادث الاخرى لهذا العام، ويتضح لنا ذلك اذا علمنا أن مجموع الحوادث التي وقعت لباقي الأسباب الاخرى مجتمعة تصل إلى (٣١١٥٣) حادثة بلغ عدد الوفيات بها (٦٧) شخصاً كما سبق القول، بنسبة مئوية مقدارها ٢,٠٪ بمعنى

أنه في كل خمسمائة حادث يموت شخص واحد تقريبا، ومن هنا تتضح خطورة السبب محل البحث مقارنا بالأسباب الأخرى التي من أجلها تقع حوادث المرور.

والشيء الآخر الملفت للنظر أنه رغم خطورة هذا السبب إلا أنه وفقا لاحصائية حوادث السير في دبي لعام ١٩٩١ لم تحرر أية مخالفة مرورية ضد السائقين الذين لا يراعون غيرهم من مستعملي الطريق، خاصة المشاة من الجمهور. فليس من الصعب ضبط مثل هذه المخالفات، وعلى سبيل المثال هناك العديد من السائقين الذين يسرعون في منطقة عبور المشاه، ولا يتوقفون الا فجأة عند عبور أحد المشاة لهذه المنطقة وبصورة يكاد عابر المشاة المذكور يتعرض لحادث دهس من قبل هؤلاء السائقين. وفي هذه الحالة، وعلى الرغم من عدم وقوع حادث الدهس، يجب على رجل الشرطة المراقب للطريق، إذا شاهد هذه الواقعة، أن يوقف السائق، ويحرر له مخالفة لعدم التقدير لمستعلمي الطريق، وبذلك يمكن ان يساهم هذا الأجراء الوقائي في حماية المجتمع من هذه الحوادث الخطيرة.

ويلاحظ أن الحادث الذي يقع نتيجة هذا السبب، يكون في الغالب له طرفان أساسيان، قائد السيارة والآخر فرد المشاة الذي يسير أو يعبر الطريق أو يكون واقفاً فيه لأي سبب من الأسباب، وعادة يكون الخطأ مشتركاً بين الطرفين، وأحيانا يعزي الخطأ للسائق وحده أو للفرد المشاة المصاب، ونظراً لخطورة هذا السبب فاننا سنتناوله من عدة زوايا موضحين أمثلة للحوادث التي تقع نتيجة له، وواجبات السائقين حيال مستعملي الطريق، خاصة من المشاة، وواجب المشاة عند استعمالهم الطريق، وأخيراً المعالجة التشريعية لهذا السبب.

المبحث الأول
أنواع الحوادث التي تقع نتيجة
عدم التقدير لمستعلمي الطرق

هناك العديد من النماذج التي يمكن سردها ويتضح منها عدم تقدير السائق لتصرفات مستعملي الطرق تقديراً سليمًا، ويترتب على سوء التقدير وقوع حادث ينتج عنه في الغالب حدوث اصابات قد تصل إلى حد الوفاة، كما سبق القول، وعلى سبيل المثال :

١ ـ قد يكون مستعمل الطريق عاجز بدنياً أو ذهنياً أو عقلياً، كالشخص الأعرج أو المشلول أو الأعمى أو المصاب بتخلف عقلي، ولا يراعي السائق أو يقدر حالة هؤلاء الأشخاص وعدم قدرتهم على استعمال الطريق كالأشخاص الأسوياء، ويتعامل معهم على أنهم أشخاص عاديون، ويقع الحادث نتيجة سوء التقدير الذي يقع فيه كلاهما، وخاصة من جانب السائق.

٢ ـ قد يكون مستعمل الطريق سيدة حامل أو شخص مريض أو لديه مشاكل اجتماعية أو وظيفية فيعبر أو يسير في الطريق دون وعي، ولا يقدر السائق حالته ويقع الحادث نتيجة لذلك.

٣ ـ قد يكون عابر الطريق شخص لا يعلم شيئا عن القواعد السليمة لاستعمال الطريق، فيعبر الطريق من غير طريق المشاة.

٤ ـ في بعض الأحيان يقع الحادث نتيجة نزول شخص من إحدى السيارات التي تقف في مكان وقوف السيارات بالطريق من الجهة اليسرى، ولا يقدر السائق القادم من الخلف هذا التصرف ولا يراعي الخطأ الذي ارتكبه هذا الشخص، ويستمر في سيره، ويصدمه بقصد أو بدون قصد، وأحيانا أخرى تقف بعض السيارات في غير أماكن الوقوف المحددة بالطريق لإنزال الركاب،

وينزل الراكب من جهة اليسار وحتى من جهة اليمين ويقع الحادث اذا لم يقدر قائد السيارة القادمة من الخلف هذا الاستعمال الخاطىء للطريق، وفي هذا الصدد فقد نصت المادة (٢١) من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون السير في امارة دبي، على التزام كل من يدخل المركبة أو ينزل منها بمراعاة ألا يؤدي ذلك إلى تعريض غيره من مستعملي الطريق للخطر، وخاصة مراعاة عدم فتح أبواب المركبة أو اغلاقه أو تركه مفتوحا إلا بعد التأكد من أن ذلك لا يعرض مستعملي الطريق للخطر.

٥ - إن من أكثر الحوادث التي تقع نتيجة عدم التقدير لمستعملي الطريق هي حوادث دهس الأطفال، فالطفل غالبا يندفع في الطريق في أي اتجاه، وبدون تمييز لعبور الطريق أو جرياً وراء الكرة، أو لالتقاط لعبة وقعت منه، أو هربا من شخص آخر يجري خلفه، وفي كل هذه الاحوال يقع الحادث، اذا لم يتصرف قائد المركبة التصرف السليم عندما يواجه بحالة من هذه الحالات(١).

٦ - محاولة قائد المركبة اجتياز مركبة اخرى قرب الاماكن التي يتوقع فيها عبور المشاة كالمدارس والمستشفيات وأماكن عبور المشاة، فقد يعبر المشاة الطريق أثناء قيام السائق بعملية التجاوز ولا يمكنه رؤيته ويقوم بصدمه.

وفي هذا الصدد نصت المادة (٢٤) من مشروع اللائحة التنفيذية على أنه اذا كان نهر الطريق أو أحد اجزائه المخصص لحركة المرور في اتجاه واحد مقسم الى عدة مسارات، بخطوط طولية متقطعة، فعلى قائد المركبة السير في المسار الذي يشغله، ولا يجوز له أن يغير مساره إلا بعد ان يتأكد من ان ذلك لا يشكل خطراً على الآخرين أو على حركة المرور، وبعد تنبيه الغير من مستعملي الطريق إلى ذلك في الوقت المناسب وباستعمال اشارة التنبيه.

---

(١) راجع في تفصيل حوادث الدهس الفصل الرابع من الباب الثالث بالقسم الثاني من هذا المؤلف.

٧ ـ قد تقف سيارة في وسط الطريق لتفسح الطريق لرجل أو امرأة عجوز أو لطفل يعبر الطريق في غير أماكن عبور المشاة، ولا تعطي هذه السيارة اشارة وقوف للسيارات القادمة خلفها، وقد تكون هذه السيارات مسرعة فتصدمها وتدفعها للأمام فتصطدم بدورها بالمشاة الذين كانت تقف لهم لتمكينهم من عبور الطريق.

٨ ـ عند الرجوع للخلف، قد يكون هناك أطفال خلف السيارة، أو شخص يجلس على الرصيف وقدماه على طريق السيارات أو شخص عادي يعبر الطريق، فاذا لم يراقب السائق الطريق جيداً أثناء الرجوع للخلف عرض مستعمل الطريق لخطر الاصابة أو الدهس.

وفي هذا الصدد نصت المادة (٢٢) من مشروع اللائحة على أنه لا يجوز قيادة المركبة في نفس جزء الطريق ذهاباً وإياباً وتكرار ذلك بغير موجب بشكل يترتب عليه ازعاج للآخرين أو ايذائهم.

كما نصت المادة (٣٥) من مشروع اللائحة على أنه اذا رغب قائد المركبة الرجوع للخلف فلا يجوز إجراء ذلك إلا عند الضرورة، وبشرط عدم اعاقة المرور وبعد اعطائه الاشارة المناسبة وعدم **تعريض مستعملي الطريق للخطر**.

٩ ـ من الحالات الأخرى التي لا نراها في دولة الإمارات ولكن في دول أخرى كثيرة، راكب دراجة هوائية يتعلق بسيارة حتى يتمكن من السير بسرعة ثم يتركها فجأة، أو أطفال يركبون خلف سيارة ويقفزون فجأة الى الطريق، أو راكب ينزل من أحد الباصات أثناء سيرها، أو بعد وقوفها ويندفع مسرعا الى الطريق العام، ففي كل هذه الأحوال إذا لم تراعِ السيارات القادمة من الخلف هذه التصرفات السيئة من مستعملي الطريق، فغالبا ما تقع حوادث يروح ضحيتها هؤلاء الاشخاص، عندما لا يحاول السائق تلافيها وكان ذلك في إمكانه وفي استطاعته.

١٠ ـ ان راكبي الدراجات النارية هم ايضا من مستعملي الطريق، ونسبة عالية منهم من الشباب الذين يميلون الى السرعة واجراء التسابق بالطريق العام، وغالبا ما تقع حوادث مرورية مؤسفة اذا لم يحاول قائدو المركبات العادية تلافي الأخطاء التي يرتكبها راكبو الدراجات النارية من الشباب، كما قد تقع هذه الحوادث نتيجة أخطاء من قائدي المركبات الذي يعتمدون على كبر حجم مركباتهم بالنسبة لحجم الدراجة النارية، فلا يعطونهم الحق في السير ويسيئون التصرف معهم في الطريق وتقع الكثير من الحوادث نتيجة لذلك، ويصدق ذلك ايضا بالنسبة لمستعملي الطريق من راكبي الدراجات الهوائية.

المبحث الثاني
واجبات السائقين حيال مستعملي الطريق من المشاة

هناك مجموعة من الواجبات يجب على السائقين الالتزام بها حيال المشاة من مستعملي الطريق، وقد وردت هذه الواجبات في كتيب «قواعد السير وآدابه» الصادر عن القيادة العامة لشرطة دبي وهذه الواجبات هي(١) :

١ ـ على السائق أن يكون شديد الحذر في المناطق التي يتكاثر فيها المشاة في الشوارع المزدحمة والمناطق السكنية أو بالقرب من مركبات واقفة ولاسيما باصات المدارس.

٢ ـ أكثر المشاة عرضة لأخطار السير هم الأطفال والمسنون فيجب أن يفسح لهم المجال لعبور الطريق دون أن يضطرهم للاسراع أو الارتباك.

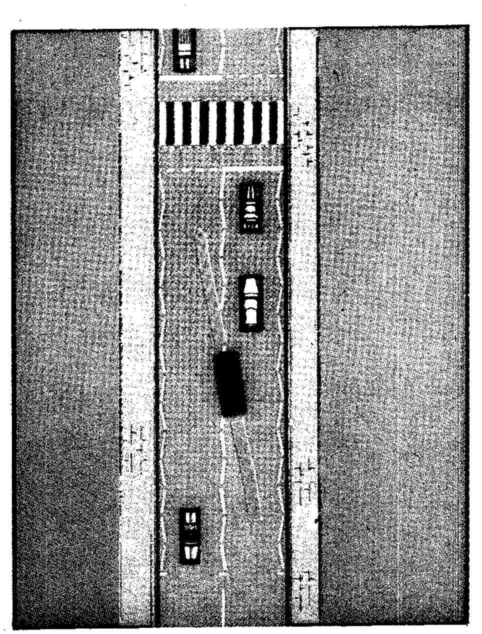
---

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٥٣، ٥٤.

٣ ـ أن يكون حذراً بالقرب من المدارس والمساجد وأماكن التجمعات العامة الاخرى وأن يكون على استعداد للوقوف في حال عبور المشاة المفاجيء.

٤ ـ عند إقتراب السائق من ممرات المشاة عليه أن يلاحظ حركة المشاة الذين ينتظرون بقصد عبور الطريق، وأن يستعد لفسح المجال لهم اذا ما بدأوا بالعبور، ويتذكر انه يجب عليه أن يقف إذا كان هناك مارة على ممر المشاة. ولا ينسى في هذه الحالة أن يعلن عن قصده بالوقوف وذلك باعطاء اشارة لمن يتبعه من سائقي المركبات.

٥ ـ يجب عدم التجاوز في منطقة الخطوط المتعرجة عند الاقتراب من تقاطعات المشاة وحتى اذا لم تتوفر هذه الخطوط فانه يمنع التجاوز عند الاقتراب من تقاطعات المشاة.



شكل رقم (٣٨) لا تتجاوز عند الاقتراب من مناطق عبور المشاة

٦ ـ في حالات ازدحام حركة السير أو وجود طوابير مركبات واقفة على السائق تجنب الوقوف على ممرات المشاة وأن يتركها مفتوحة لمرور المشاة.

٧ ـ عند الدوران الى اليمين أو اليسار على تلاقي الطرق عليه أن ينتبه الى وجود المشاة على الطريق التي يدخل اليها ويفسح لهم المجال بالعبور بسلامة.

٨ ـ عند دخوله أو خروجه من الطرق الفرعية أو من المنازل أو ما شابهها عليه أن ينتبه الى وجود المشاة وأن يفسح لهم الطريق.

المبحث الثالث
واجبات مستعملي الطريق من المشاة وغيرهم

أولاً : واجبات المشاة :

إذا كانت حوادث السير التي تقع ضد المشاة في الطريق العام تعتبر من أخطر حوادث السير كما سبق القول، فان وقوع هذه الحوادث يرجع في جزء كبير منه الى خطأ مشترك بين هؤلاء المشاة، وبين قائدي المركبات ممن اساءوا التقدير حيال المشاة الذين استعملوا الطريق بأسلوب سليم أو بأسلوب خاطىء.

والمحافظة على أرواح هؤلاء المشاة تطلبت الزام كل من الطرفين، السائق، والمشاة بمجموعة من الواجبات الهدف منها المحافظة على ارواح جميع مستعملي الطريق وعدم تعريضهم للاصابة أو الموت، وفي المبحث السابق أوردنا واجبات السائقين في هذا الخصوص، ونبين فيما يلي الواجبات التي يلتزم بها المشاة من مستعملي الطرق، وهي التي وردت تفصيلا في كتيب «قواعد السير وآدابه» الصادر عن القيادة العامة لشرطة دبي، ونظراً لأهمية هذه القواعد والواجبات فاننا نوردها فيما يلي(١) :

---

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٦٢ ـ ٦٧.

١ ـ القواعد العامة :

يجب على فرد المشاة اتباع القواعد العامة التالية :

أ ـ استعمال أرصفة المشاة حيثما وجد ولا يمشي على الطريق المخصص لمرور المركبات إذا كان ذلك ممكناً، وأن ينظر في الاتجاهين للتأكد من خلو الطريق قبل أن ينزل من على الرصيف الى طريق المركبات.

ب ـ إذا لم تتوفر أرصفة مشاة على جانب الطريق فانه من الأسلم التزام السير على جانب الطريق الأيسر بحيث يواجه حركة السير القادمة.

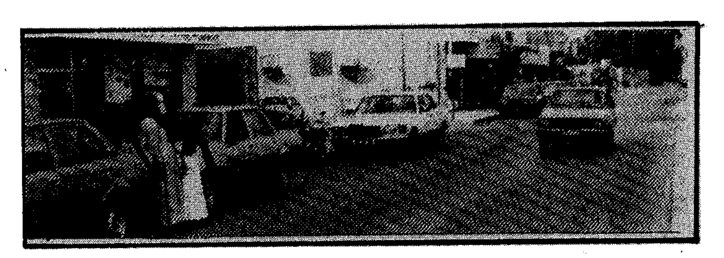
ج ـ إلتزام أقصى جانب الطريق، واذا كانت بصحبته أشخاص آخرون فلا يسيروا أكثر من اثنين جنبا الى جنب، ومن الأفضل ان يسيروا شخصا وراء الآخر اذا كان الطريق ضيقا، أو في ساعات الظلام أو على المنعطفات.



شكل رقم (٣٩) لا تدع الأطفال يذهبون أحراراً على الطرق المزدحمة

د ـ ألا يسمح للأطفال الصغار بالخروج الى الطريق دون رقابة ولا سيما على الطرق التي يكثر عليها مرور المركبات واذا خرج معهم فيمسك بأيديهم، ويلتزم مسارا أبعد ما يمكن عن مسار المركبات.

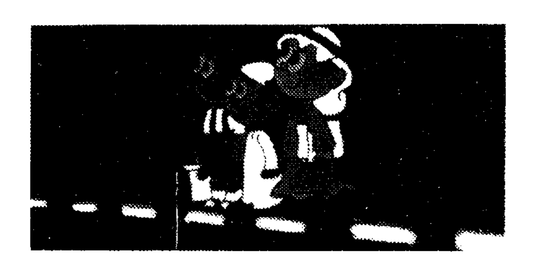
هـ - حين تتوفر حواجـز على جـانب الطـريق لا يحاول القفـز على هـذه الحواجز أو السير بينها وبين المركبات بـل يستعمـل الفتحـات المـزودة في هـذه الحواجز لعبور المشاة.



شكل رقم (٤٠) تجنب العبور بين السيارات الواقفة على جانب الطريق

و - أن يتجنب العبور في المنـاطق التي تقف فيهـا السيـارات على جـانب الطريق، واذا اضطر الى العبور بين سيارات واقفة عليـه الإنتظـار بجـانب هـذه السيارات بحيث يكون مرئيا من قبل السواقين وحيث يمكنه مـلاحظـة حـركـة المرور من حوله ولا يقف خلف مركبة اذا كان محركها شغالاً.

ز - أن يتذكر أن عبور الطرقات في الليل أكثـر خطـورة فـاذا لم تتـوفـر مناطق عبور مشاة عليه أن يختار مكانا بالقرب من أحد أعمدة الإنارة المضـاءة ومن المفضل أن يلبس لباسا فاتحاً أو يحمل شيئاً عـاكسـاً ليمكن الآخـرين من رؤيته في الليل.



شكل رقم (٤١) البس لباسا فاتحا وساعد السواقين على رؤيتك في الليل

ح ـ ألا يعبر الطريق اذا رأى أو سمع سيارات الطوارىء (مثـل سيـارات الاسعاف والحريق والشرطة والمواكب الخ...) قادمة باتجاهـه، فعليـه أن ينتظـر حتى تمر هذه المركبات.

ط ـ ألا ينزل من باص أو يصعد إليه مادام متحركاً. ولا يعبر الطريق من أمام أو خلف الباص، وعليه أن ينتظر حتى يغادر الباص قبل البدء بالعبور.

٢ ـ عبور الطريق :

أ ـ القواعد الأساسية للعبور :

إن عبور الطريق من أكثر العمليات خطورة خصوصا بالنسبة لـلأطفـال والكبار في السن، ومن واجب كل رب عائلة أن يوضح هذه الخطـورة لـلأطفـال ويعلمهم الطـريقـة الصحيحـة لعبـور الطـريق ومن المستحسن أن لا يشجـع الأطفال على عبور الطريق بمفردهم الى أن يبلغوا سن السابعة على الأقل.

وفيما يلي القواعد الأساسية والخطوات التي يجب اتباعها :

١ ـ إختيار المكان المناسب للعبور ثم الـوقـوف على جـانب الطـريق: من المعلوم أن استعمال الأنفاق والجسور الخاصـة بـالمشـاة أو ممـرات المشـاة، أو مساعدة شرطي المرور هي اكثر سلامة، فاذا لم تتوفر مثل هذه الاشياء، فيجب على المشاة اختيار مناسب، بحيث يمكنه الرؤية بوضوح في جميع الاتجـاهـات، ولا يحاول العبور بين مركبـات واقفـة على جـانب الطـريق بـل يختـار منطقـة مفتوحة بحيث يراه سائقوا المركبات القادمة.



شكل رقم (٤٢) اختر مكاناً مناسبا للعبور حيث يمكنك الرؤية بوضوح

٢ ـ الوقوف الرصيف أو بجانب الطريق : يجب ألا يجعل مكان وقوفه قريبا جدا من حافة الرصيف أو الطريق، بل بمكان يخوله أن يكون بمأمن من مرور المركبات، وفي نفس الوقت يعطيه مجالا كافياً لرؤية المركبات القادمة.

٣ ـ مراقبة وسماع والإنتباه لحركة المرور في جميع الاتجاهات : من الممكن أن تكون المركبات قادمة من كل الاتجاهات فيجب التأكد من حركتها على جميع الطرقات المجاورة وكذلك سماعها، فانه من المحتمل في بعض الأوقات أن يسمع المرء أصوات المركبات قبل أن يراها.

٤ ـ إذا كانت هنالك مركبات قادمة فيجب عليه أن يدعها تمر، ثم يبدأ بالنظر والاستماع من جديد ويكرر هذه العملية حتى يتأكد من عدم وجود مركبات قادمة.

٥ ـ إذا كانت هنالك مركبات قادمة على مسافة ما، فيجب عدم عبور الطريق الا عند الوثوق بإمكانية اتمام العبور بسلامة، مع التذكر انه حتى ولو كانت المركبات على مسافة بعيدة فقد تكون سرعتها عالية. وبعد التأكد من هذه النقاط يتم عبور الطريق على خط مباشر مشيا وليس ركضاً.

٦ ـ الإستمرار في النظر والاستماع للمركبات خلال عبور الطريق : على المشاة ألا يكف عن النظر والاستماع لمراقبة أي تغيير في حركة المرور أو قدوم مركبات أخرى لم يرها من قبل.

ب ـ العبور على الطرق المزدوجة ذات الفاصل الوسطى :

اذا كان الطريق مزدوجا وتوفر الفاصل الوسطى فيجب عبور الطريق على مرحلتين: الأولى : الى الفاصل الوسطى وبعد الوقوف تتم عملية العبور الى الجانب الآخر بعد إتباع القواعد الموضحة في الفقرة السابقة في كلا المرحلتين.

ج ـ العبور على التقاطعات :

عبور الطريق بالقرب من تقاطع الطرق يراعي فيه الإنتباه الى حركة المركبات القادمة من جميع فروع التقاطعات ولا سيما من الخلف.

د ـ العبور على الممرات الخاصة بالمشاة (بدون اشارات ضوئية) :

١ ـ يجب استعمال مناطق عبور المشاة اذا وجدت والتزام حدود هذه المنطقة (أي على الخطوط البيضاء والسوداء). وتجنب العبور على الخطوط المتعرجة على جانبي منطقة العبور.

٢ ـ جذب انتباه السواقين الى قصد العبور، والإنتظار حتى تقف المركبة قبل البدء بالعبور.

٣ ـ عند توقف حركة مرور المركبات يتم عبور الطريق بسرعة عادية ومتابعة مراقبة حركة المركبات القادمة، لعل هنالك مركبة قادمة تحاول تجاوز المركبة التي أفسحت الطريق للمشاة.

٤ ـ إذا كان هنالك فاصل وسطي في منتصف الطريق يجب التوقف عليه واتباع القواعد السابق ذكرها قبل عبور النصف الآخر من الطريق.

هـ ـ العبور على الممرات المزودة باشارات ضوئية خاصة بالمشاة :

١ ـ يجب استعمال هذه المناطق إذا كانت متوفرة، حتى ولو اضطر المشاة للسير مسافة اطول للوصول اليها فهي اكثر سلامة.

٢ ـ ألا يعبر الطريق حين تظهر اشارات «الرجل الاحمر» مع الوقوف على جانب الطريق والإنتظار الى ان تظهر اشارة «الرجل الاخضر» وعندها يتم عبور الطريق بحذر.

٣ ـ هناك اشارات ضوئية للمشاة يمكن التحكم فيها بواسطة المشاة أنفسهم، اذا توفرت مثل هذه الاشارات فلا يتم عبور الطريق اذا ظهرت اشارة «الرجل الاحمر»، بل يجب الضغط على الزر والانتظار الى ان تظهر اشارة «الرجل الاخضر» قبل العبور.

إذا بدأت الاشارة تعطي ضوءاً متقطعاً ومازال فرد المشاه على جانب الطريق فلا يبادر بالعبور بل يجب الضغط على الزر والإنتظار حتى يظهر

«الرجل الاخضر» مرة اخرى، أما إذا كان قد باشر بالعبور قبل ظهور الاشـارة المتقطعة فيجب الإستمرار بالمسير الى الجانب الاخر.

و ـ العبور على التقاطعات المزودة باشارات مرور ضوئية للمركبات:

في هذه الحالة، حين لا تتوفر اشارات خاصة بالمشاة، يجب أن يكون فرد المشاه شديد الحذر وأن لا يعبر الطريق بمجرد ظهور الاشارة الضوئية الحمراء، بل يجب أن ينتبه الى حركة السير القادمة من الشـوارع الجـانبيـة والتي تقـوم بالدوران الى اليمين أو اليسار.

ز ـ العبور على المناطق المراقبة من قبل شرطة السير :

على المشاه التقيد باشارات شرطي المـرور ولا يعبر الطـريق حتى يعطيـه الاشارة لفعل ذلك. وأن يجعل خط عبوره أمام الشرطي وليس خلفه.



شكل رقم (٤٣)
اطلب مساعدة شرطي المرور واعبر الطريق أمامه

ثانياً : واجبات سائقي الدراجات الهوائية :

وردت هذه الواجبات في المواد من ١٠٤ ـ ١٠٩ من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير في امارة دبي نسردها تفصيلا فيما يلي :

١ ـ يجب على سائق الدراجة العادية التأكد من الآتي (م ١٠٤) :

(أ) وجود مصباح أمامي ابيض واخر خلفي أحمر.

(ب) وجود لوحة خلفية عاكسة للضوء.

(ج) صلاحية اطارات الدراجة وكفاية ضغط الهواء فيها.

(د) وجود آلة تنبيه مناسبة للمارة بالدراجة.

(هـ) التأكد من سيطرته الكاملة على الدراجة باستعمال يديه الاثنتين معاً ما عدا حالة اعطاء الاشارات المرورية.

وواضح ان الاحكام السابقة تهدف إلى تأمين راكب الدراجة من عمليات الصدم التي قد يتعرض لها اذا لم تتوافر شروط الصلاحية للدراجة التي يستخدمها، وكذلك تأمين مستعملي الطريق من السيارات، ومن المشاة، من وقوع حادث مروري قد لا يمكنهم السيطرة عليه، كما لو سقط راكب الدراجة فجأة امام احدى السيارات نتيجة عدم صلاحية دراجته، أو وجود عيب فيها أدى إلى هذا السقوط.

٢ ـ على الدراجة الالتزام بالسير على الجانب الايمن من الطريق في اتجاه حركة السير.

٣ ـ يجب على سائق الدراجة قبل عملية الانعطاف يمينا او يساراً أو قبل تخطيه لأية عوائق على الطريق مراعاة ما يأتي :

(أ) النظر للخلف للتأكد من عدم وجود أي سائق مركبة خلفه شرع في تخطيه أو أعطى تحذيراً برغبته في التخطي.

(ب) التأكد من أنه لن يعرض نفسه، أو يعرض الآخرين للخطر نتيجة لذلك.

(ج) أن يعلن عن رغبته في الانعطاف، أو التخطي، باعطاء اشارة واضحة تبين الاتجاه الذي يرغب في الانعطاف اليه وذلك بمد الذراع تجاه الجهة المرغوبة.

٤ - يجب على سائق الدراجة أن يستخدم أنوار دراجته اثناء الليل (بين الغروب والشروق)، وكذلك في النهار عندما تكون الرؤية غير واضحة لأي سبب كان.

٥ - يجب على سائق الدراجة قبل البدء بالتحرك التأكد من سلامة وضعه على الطريق بالنظر حوله بحيث لا يشكل وضعه خطراً عليه أو على الآخرين.

٦ - يحظر على سائقي الدراجات العادية أثناء قيادتها على الطرق العامة ما يأتي :

(أ) التعلق بمركبة أو بدراجة أخرى.

(ب) حمل ركاب آخرين على نفس الدراجة، إذا لم تكن مصممة لذلك.

(جـ) حمل شيء يمكن ان يؤثر على توازن سائق الدراجة أو ان يتداخل مع عجلات الدراجة أو سلسلة حركتها.

(د) سحب حيوان أثناء ركوب الدراجة.

(هـ) السير بالدراجات على أرصفة المشاة.

(و) السير لأكثر من اثنين جنباً إلى جنب وخاصة أثناء السير بدراجاتهم في الطرق المزدحمة.

المبحث الرابع

المعالجة التشريعية لعدم التقدير لمستعملي الطرق

لم يتضمن قانون السير موادا مستقلة بذاتها لتنظيم الحالة التي نحن بصددها وهي الخاصة «بعدم التقدير لمستعملي الطرق»، ولكنه تضمن أحكاماً متفرقة في مواد متفرقة تهدف جميعاً الى المحافظة على سلامة وأرواح مستعملي الطرق من المشاة أو راكبي الدراجات أو حتى الحيوانات، ونعرض هذه النصوص تباعا بحسب ورودها في القانون، ثم نعقب بالنصوص التي وردت في مشروع اللائحة التنفيذية، وهي أكثر تفصيلاً وشمولاً مما ورد في القانون.

أولاً : النصوص التي وردت بقانون السير :

وردت هذه النصوص في القانون في مواد متفرقة نعرضها تباعاً فيما يلي:

١ ـ نصت (م ٢/٥) على أنه يجب على السائق حينما ينوي اجتياز مركبة أو شخص أو حيوان أو عرقلة أمامه، أن يتأكد من توفر مجال كاف للرؤية أمامه يسمح له بالاجتياز دون خطر، وان يقتنع ان سائق المركبة أو ذلك الشخص عالم بأنه ينوي الاجتياز.

٢ ـ كما نصت المادة (٦) على أنه يجب على كل سائق يقترب من طريق متشعبة أو من منعطف أو مفرق طرق أن يتخذ احتياطات خاصة لتلافي الحوادث، ويقتضي عليه قبل أن يدور للدخول في اي طريق.

(أ) أن يتأكد أن بامكانه الدوران دون تعريض الغير من مستعملي الطريق للخطر.

(ب) أن يعطي الإشارة المناسبة عن نيته في الدوران.

(ج) عند الدوران لليمين من طريق لأخرى، أن يبقى محاذياً للطرف الأيمن من هذين الطريقين.

(د) عند الدوران لليسار من طريق لأخرى، أن ينتقل لأقرب نقطة ممكنة من منتصف الطريق الأول، وبعد الدوران وبدخول الطريق الأخرى، أن يسير في طرفها الأيمن.

٣ ـ كما نصت (م ١١) على أنه :

أ ـ يقتضي على صفوف الجند والطلاب والفرق الرياضية والكشفية ومواكب الموتى والمواكب الاخرى المرخصة، أن يسيروا في الجانب الأيمن من الطريق وألا يشغلوا بأي حال اكثر من نصف عرضه.

ب ـ يجب على هذه المواكب حينما تيسير بالليل على الطريق أن تحمل نوراً أمامها وخلفها.

٤ ـ كما نصت المادة (١٢) بالنسبة لسائقي الدراجات انه يجب على سائقي الدراجات أن يسيروا على خط واحد متتابعين كلما قضت بذلك شروط السير وعلى كل، ليس لهم أن يسيروا أكثر من اثنين بحذاء بعضهم.

٥ ـ أما المادة (١٣) فقد نصت على مجموعة أحكام أخرى بالنسبة للدراجات العادية والدراجات النارية هي :

أ ـ لا يسمح لأكثر من شخص واحد بالركوب على دراجة عادية واحدة في وقت واحد.

ب ـ لا يسمح لأكثر من شخصين بالركوب على دراجة نارية واحدة في وقت واحد.

ج ـ لا يجوز لأحد أن يسير بدراجته على رصيف الطريق.

ويظهر من نصوص المواد السابقة جميعها أنها تهدف الى تأمين الطريق ومستعمليه من أية مخالفات أو اختلالات تؤدي الى وقوع حوادث سير تضر بمستعملي الطريق أيا كانت فئاتهم وأنواعهم.

ثانياً : النصوص التي وردت بمشروع اللائحة التنفيذية :

بالإضافة إلى نصوص القانون السابق ذكرها، تضمن مشروع اللائحة التنفيذية أحكاماً أخرى لتفصيل ما جاء بالقانون، ولتحقيق الهدف الذي يسعى اليه ألا وهو المحافظة على مستعملي الطريق من أية اصابات أو خسائر في الأرواح أو الممتلكات.

وقد سبق لنا دراسة معظم هذه القواعد في المبحث الثالث الخاص بواجبات مستعملي الطريق من المشاة وغيرهم (راكبي الدراجات) اثناء استعمالهم للطريق بالكيفية التي تمنع وقوع حوادث ضدهم، ويتبقى لنا سرد القواعد التي تتضمن الواجبات التي يلتزم بها السائقون حيال مستعملي الطريق من المشاة والتي نصت عليها المواد من رقم (١١٧) الى رقم (١٢٠) من مشروع اللائحة كالآتي :

١ ـ يجب على سائقي المركبات الا يعرضوا للخطر المشاة الذين يسيرون على الأرصفة أو على جوانب الطريق، وكذلك الذين يسيرون في نهر الطريق وعليهم عند اللزوم التوقف لتجنب ازعاج اي مستعمل للطريق (م ١١٧).

٢ ـ على سائق المركبة أن يهدىء من سرعتها عند اقترابه من ممر خاص للمشاة محدد بعلامات على سطح الطريق وينظم المرور عنده بواسطة اشارات ضوئية أو رجل المرور، وعليه أن يتوقف اذا كان الطريق مغلقاً، وذلك قبل ممر العبور عند خط التوقف، فاذا فتح المرور له عليه أن لا يبدأ السير حتى يتم اخلاء الممر من المشاة الذين بدأوا أو شرعوا فعلا بالعبور حينما كان ذلك متاحاً لهم، وعليه ان لا يعرقل عبورهم أو يزعجهم (م ١١٨).

٣ ـ إذا وجد ممر خاص بالمشاة محدد بعلامات على سطح الطريق ولكن المرور عنده لا تنظمه اشارة ضوئية أو رجل مرور، فعلى سائق المركبة مراعاة أن يكون اقترابه من الممر بسرعة هادئة للغاية، وعدم ازعاج المشاة الذين بدأوا في عبور الممر، ويجب عليه أن يتوقف تماما حتى يتم هؤلاء المشاة عبورهم(م ١١٩).

٤ ـ يجب على سائق المركبة عند تغيير اتجاه مركبته للدخول في طريق آخر ان يسير ببطء ليفسح المجال للمشاة الذين شرعوا في عبور هذا الطريق، وعليه أن يتوقف تماما حتى يتم عبورهم (م ١٢٠).

كما تضمنت المواد من رقم ١١٠ ـ ١١٦ من المشروع الواجبات التي يلتزم بها المشاة من مستعملي الطرق وتهدف جميعها إلى تأمين سلامتهم والمحافظة على أرواحهم وهي كما يلي :

١ ـ يجب على المشاة السير على أرصفة الطريق ويمنع عليهم مع وجودها السير في نهر الطريق، وفي حالة عدم وجودها يجب عليهم السير في أقصى يسار جانب نهر الطريق المضاد لاتجاه سيرهم، ومع ذلك يجوز أن يكون سيرهم في أقصى يمين نهر الطريق في اتجاه سيرهم بعد التأكد من عدم تعرضهم لخطر المركبات اللاحقة لهم (م ١١٠).

٢ ـ على المشاة الذين يرغبون عبور نهر الطريق أن يتوخوا الحرص والحذر التام، كما أن عليهم استعمال ممرات عبور المشاة اذا توفرت، اما اذا لم تتوفر فعلى المشاة اختيار المكان المناسب والعبور بعد التأكد من سلامة الوضع، ومن أن عبور الطريق لن يؤدي الى عرقلة لحركة السير أو مضايقة لمستعملي الطريق الآخرين (م ١١١).

٣ ـ على المشاة الالتزام بالاشارات الضوئية المخصصة لتنظيم عبورهم في حالة تواجدها (م ١١٢).

٤ ـ على المشاة في حالة عبور الطريق مراعاة التالي (م ١١٣) :

(أ) إذا توفرت مناطق عبور المشاة فعلى المشاة العبور على المنطقة المحددة للعبور، وأن يتلافوا العبور على منطقة الخطوط المتعرجة.

(ب) إذا كان الممر مرسوما بعلامات على الأرض يراعي ما يلي :

● إذا كان ممر العبور مجهزاً باشارات ضوئية للمشاة فعليهم مراعاة هذه الإشارات.

● إذا كان ممر العبور غير مجهزٍ باشارات ضوئية ولكن حركة السير ينظمها رجال المرور تراعي بدقة تعليمات رجل المرور.

(ج) على المشاة مراعاة السير في الممرات المخصصة لهم والموضحة بواسطة لوحات أو علامات على الارض.

(د) على المشاة خلال عبور الطريق الا يتخذوا مسارا مطولا بصورة لا داعي لها، كما أن عليهم عدم التباطؤ في العبور أو التوقف في الطريق دون مبرر.

٥ ـ يجوز تسيير كراسي العجزة أو ذوي العاهات التي تسير بالقوة الذاتية أو بالدفع أو الجر فوق الأرصفة وعلى جوانب نهر الطريق (م ١١٤).

٦ ـ لا يجوز للمشاة اختراق الصفوف العسكرية والمجموعات المنظمة وسائر المواكب الاخرى المصرح بها (م ١١٥).

٧ ـ لا تعفي علامات المرور واشارات المرور وخطوط تنظيمه، أو تعليمات رجال المرور أو الشرطة مستعمل الطريق بأية حالة من واجبه في العناية والتزام الحرص والحذر (م ١١٦).

وكما سبق أن ذكرنا، يجب أن يكون رجل المرور على علم تام ودراية بجميع الأحكام السابقة، حتى يستطيع محاسبة من يخالف هذه الأحكام من مستعملي الطريق من السائقين أو المشاة، وبالتالي يضمن التزامهم بها وإحترامهم لها، وهو الأمر الذي سوف يؤدي إلى تقليل الحوادث المرورية الخطيرة التي تقع نتيجة عدم التقدير لمستعملي الطرق.

الفصل الرابع

السرعة الزائدة وقيادة المركبة بطيش وتهور

تعتبر السرعة الزائدة من أهم أسباب وقوع حوادث السير، وغالباً ما ينتج عنها حوادث مؤسفة سواء بالنسبة للسائق المخالف أو المجني عليهم في الحادث.

وفي احصائية عام ١٩٩١م الصادرة عن ادارة مرور دبي نجد أن الحوادث التي وقعت نتيجة السرعة الزائدة بلغت (١٢٠) حادثاً، وأن المخالفات التي حررت لهذا السبب بلغت (١٠٤٠١٩) مخالفة، وبذلك تتضح العلاقة العكسية التي سبق أن تحدثنا عنها في مواضع سابقة، بين عدد الحوادث وبين عدد المخالفات المحررة. ولعل استخدام الرادار هو الذي يبرر وجود هذا العدد الكبير من مخالفات السرعة الزائدة، وهذا العدد القليل من الحوادث التي وقعت نتيجة لهذا السبب.

ورغم قلة الحوادث التي وقعت بسبب السرعة الزائدة، إلا أن ما يزيد عن ٥٠٪ من مجموع هذه الحوادث نجمت عنه اصابات مختلفة، فقد بلغ عدد الحوادث التي تخلفت عنها اصابات (٦٤) حادثاً من مجموع (١٢٠) حادثة وقعت خلال هذا العام.

ويظهر للقارىء مدى ارتفاع هذه النسبة عند مقارنته العدد الكبير من الحوادث التي وقعت نتيجة عدم ترك مسافة بعدد الحوادث التي نجمت عنها اصابات نتيجة السبب محل البحث في نفس الاحصائية، فقد بلغ اجمالي الحوادث نتيجة عدم ترك مسافة (٨٥١٥) حادثة، وبلغت الحوادث التي نتجت عنها

اصابات (٢٤٦) حادثة بنسبة مئـويـة تصــل الى (٢,٩٪) فقط، في حين وصلت هذه النسبة الى (٥٣,٣٪) في حالة السرعة الزائدة.

اضافة الى ذلك فقد بلغ عدد المتوفين (١٦) شخصــاً بنسبــة (١٣,٣٪) في حالة السرعة الزائدة، بينما بلغ العدد في حالة عــدم تــرك مســافــة (٦) وفيــات بنسبة ٠,٧ في الألف (٠,٠٧٪).

من هنا تتضح خطورة السرعة الـزائدة، ويمكن القــول ان معظم حــوادث المرور ترجع الى هذا السبب بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، لأن السرعة العاليــة تتلاشى معها تفاصيل المرئيات على الطريق، ويصبح النظر في المرآة مغامرة، لأن بصر السائق يتركز على مقدمة الطريق ولا يستطيع التلفت يمينا أو يساراً لرؤية خطر داهم، اضافة الى ذلك فان ازدياد قوة اندفاع السيارة نتيجة السرعة الزائدة يجعل الفرامل عاجزة عن أداء وظيفتها باتقان مما يتوقع معه وقوع الحــادث لا محالة(١).

ومن أخطار السرعة الزائدة بالنسبــة لقــائد السيــارة ومن يستقــل معــه السيارة انها تجهد القلب، وأي عقبة أو حفرة تجتازها السيارة تحــدث رجــة في ضربات القلب، وزيادة السرعة في الأماكن المزدحمة تزيــد من ضربــات القلب ولا تساعد السائق على التخطي الآمن.

«فإذا كــانت السيــارة تسير بسرعــة ١٠٠كم/ســاعــة وحــدث اصطــدام مفاجىء، فان الموجودين بداخلها يرتطمون بحواجزها، لكن أحشاءهم الجوفيــة تبقى متسارعة بنفس السرعة دون توقف في الأجــواف التي تحتــويهــا، فــالقلب والرئتان مثلا يرتطمان بجدار القفص الصدري، والمخ يرتطم بالجــدار الــداخلي للجمجمة، والأحشاء الداخلية الباطنية ترتطم عند حواجز البطن، وبــالتــالي فــان

(١) راجع كتاب السرعة طريق الهاوية، إعداد شركة التأمين الوطنية الكويتية، الكويت ١٩٨٦، ص ١٨؛ أسلوب القيادة وسلامة المركبة وأثرهما في حوادث السير: بحث جماعي في دورة التحقيق المروري للضباط، كلية شرطة دبي، مارس ١٩٨٩، ص ٢٠.

هذه الأعضاء تضغط وتشد على نقاط اتصالها وتتمزق أو تحدث تمزقاً على مستوى الحواجز الداخلية وتؤدي الى نزيف داخلي، كما يمكن ان تخرج هذه الأحشاء فوراً من أماكنها عند ارتطامها أو قد تنفجر دون أن تكون مصابة بصورة مباشرة»(١).

كل هذه الأخطار وغيرها يستطيع السائق أن يتجنبها عند تهدئة السرعة، لأنه في هذه الحالة سيتمكن من رؤية الأشخاص والأشياء التي أمامه بوضوح، كما انه يستطيع ان يتجنب المفاجآت والأخطار التي يتعرض لها في الطريق، وان يحسن التصرف لتلافي وقوع حادثة نتيجة هذه المفاجآت والأخطار، كما لو ظهر أمامه فجأة حيوان سائب، أو دراجة نارية مندفعة من طريق فرعي أو عند وجود حاجز أو شجرة تحجب الرؤية، أو عبور طفل صغير للطريق بسرعة ودون توقف اثناء اللعب، أو جرياً وراء الكرة، أو عندما يواجه السائق في الطريق المعاكس بأنوار عالية تحجب عنه الرؤية السليمة للطريق الذي أمامه(٢).

ونظراً لأهمية التزام السائقين بالسرعة المقررة، فإن هذا الموضوع سيتم تناوله من جوانب متعددة تتعلق بحدود السرعة المقررة، ومتى يلتزم السائق بتخفيض السرعة، وقيادة المركبة برعونة وتهور، وسوف نخصص لكل موضوع من هذه الموضوعات مبحثاً مستقلا فيما يلي.

---

(١) المرجع السابق، ص ١٧.

(٢) المحامي عدنان عبدالمجيد، مرجع سابق، ص ٦٤.

المبحث الأول
حدود السرعة المقررة

تحدد القوانين واللوائح المطبقة في كل دولة من الدول سرعة المركبة على الطرق العامة، بعدد معين من الكيلومترات كحد أقصى في الساعة الواحدة(١).

وبصفة عامة يجب على قائد المركبة الا يتجاوز بمركبته السرعة التي يظل في حدودها مسيطراً على المركبة، وعليه أن يلتزم في سرعته ما تقتضيه حالة المرور بالطريق وامكان الرؤية والظروف الجوية القائمة، وما تقتضيه حالته ومقدرته الشخصية، وحالة كل من المركبة والحمولة والطريق وسائر الظروف المحيطة به، وعليه أن تكون سرعته بما لا يتجاوز القدر الذي يمكنه من وقف المركبة في حدود الجزء المرئي من الطريق.

هذه الحدود وردت في المادة (٥٣) من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون السير، وهذه المادة لم تتضمن تحديداً كمياً للسرعة، وإنما أرجعت هذا التحديد الى عدة عوامل تتلخص جميعها في ان تكون السرعة بالقدر الذي يجعل السائق قادراً على السيطرة على المركبة في أية ظروف طبيعية أو غير طبيعية قد تصادفه أثناء قيادة مركبته.

أما التحديد الكمي للسرعة، والذي يلتزم به قائد المركبة في الظروف

---

(١) في عام ١٨٦٥ صدر قانون المركبات في بريطانيا، ومن أهم ما جاء به أنه شدد على السرعة، فوضع الحدود القصوى لسرعة السيارات بأربعة أميال في الساعة في الطرق المفتوحة، أما في طرق وشوارع المدن والقرى فلا تزيد السرعة عن ٢ ميل في الساعة، وكان من الضروري رفع علم احمر امام السيارات في الطريق لتنبيه المشاة، وفي عام ١٨٩٦ تحسنت تشريعات المرور وسمحت للسيارات بالسير بسرعة ١٢ ميل في الساعة بين لندن وبرايتون، أما رفع العلم فكان قد توقف العمل به اعتباراً من سنة ١٨٦٨ (راجع في ذلك الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٣).

الطبيعية فقد ورد النص عليه في المواد (٥٤، ٥٥) من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون السير في امارة دبي.

وتضمنت المادة (٥٤) نصا على الحد الأقصى للسرعة داخل المدن بمقدار ٦٠كم/ساعة، وخارج المدن بمقدار ١٠٠كم/ساعة. ويلاحظ ان اللائحة التنفيذية لم تتضمن تحديداً للسرعة في الطرق المختلفة كالطرق السريعة والخارجية والدائرية والفرعية، كما أنها لم تتضمن النص على حد أدنى للسرعة، كذلك لم تفرق في تحديد السرعة بين السيارات الصغيرة، والسيارات الكبيرة (الشاحنات)، وهو ما ورد النص عليه تفصيلا في قوانين أخرى مثل المرسوم بقانون رقم (٦٧) لسنة ١٩٧٦ الصادر في دولة الكويت، والذي يحدد السرعة في الطرق العامة كما يلي(١) :

جدول رقم (٢٧) حدود السرعة في الطرق العامة في مدينة الكويت

أ - السيارات الصغيرة

م	نوع الطريق	الحد الأقصى	الحد الأدنى
١	الطرق السريعة	١٢٠ كم/ ساعة	٨٠ كم/ساعة
٢	الطرق الخارجية	١٠٠ كم/ساعة	٥٠ كم/ساعة
٣	الطرق الدائرية الرئيسية والمتعامدة معها (الشعاعية).	٨٠ كم/ساعة	٤٠ كم/ساعة
٤	الطرق الفرعية والجسور	٦٠ كم/ساعة	—
٥	الطرق داخل المناطق والأحياء المأهولة.	٤٥ كم/ساعة	—

(١) السرعة طريق الهاوية، مرجع سابق، ص (١٢).

أ ـ السيارات الكبيرة «الشاحنات»

م	نـــــــــوع الطـــــــريق	الحد الأقصى	الحد الأدنى
١	الطرق السريعة	٨٠ كم/ ساعة	٤٠ كم/ساعة
٢	الطرق الخارجية	٨٠ كم/ساعة	٤٠ كم/ساعة
٣	الطرق الدائرية الرئيسية والمتعامدة معها (الشعاعية).	٨٠ كم/ساعة	٤٠ كم/ساعة

تابع جدول رقم (٢٧) حدود السرعة في الطرق العامة في مدينة الكويت

ورغم عدم النص على مثل هذه التحديدات في مشروع اللائحة التنفيذية، إلا أن المادة (٥٤) من هذه اللائحة بعد أن حددت السرعة على النحو السابق بيانه، أضافت أن التحديد يسري «ما لم توجد على الشارع لافتة تحدد سرعة ذلك الطريق بخلاف المذكور أعلاه». فهذه الاضافة تعني أن الجهات المختصة يمكنها وضع تحديدات أخرى للسرعة وفقا لحالة المرور في المنطقة التي يتم فيها التحديد، ويعتبر هذا النص تطبيقاً للمادة (٢١) من قانون حركة السير في امارة دبي، وهي التي نصت على اختصاص لجنة السير بتحديد السرعة القصوى في الطرق المختلفة، واستنادا الى هذه المادة فان حدود السرعة المقررة من قبل لجنة السير والمعمول بها حاليا في مدينة دبي تتحدد كما يلي :

أ ـ السيارات الخفيفة

م	نـــــوع الطـــريق	الحد الأقصى	الحد الأدنى
١	الطرق الداخلية	٨٠ أو ٦٠ بحسب اتساع أو امتداد الطريق	—
٢	طريق دبي الشارقة	١٠٠	—
٣	طريق دبي أبوظبي	١٢٠	—
٤	طريق دبي العين	١٢٠	—

أ ـ السيارات الثقيلة «الشاحنات»

م	نـــــوع الطـــريق	الحد الأقصى	الحد الأدنى
١	الطرق الداخلية	مثل السيارات الخفيفة	—
٢	طريق دبي الشارقة	٨٠	—
٣	طريق دبي أبوظبي	١٠٠	—
٤	طريق دبي العين	١٠٠	—

جدول رقم (٢٨) جدول السرعة وحدودها المقررة والمطبق حاليا في دبي

وأوردت المادة (٢١) المشار اليها نصوصا عامة يستفاد منها أنه رغم تحديد الحد الأقصى للسرعة، الا ان سائق المركبة يجب عليه ألا يصل إلى هذا الحد الأقصى، إذا كان في ذلك تعريض لحياته أو حياة الآخرين من مستعملي الطريق للخطر، وفي هذا الصدد يجب على السائق اتباع التعليمات الآتية :

١ ـ على السائق أن لا يتجاوز بمركبته السرعة القصوى المحددة من قبل لجنة السير وفق احكام هذا القانون أو أية علامة سير معروضة لتحديد السرعة على ذلك الطريق أو أي قسم منه.

٢ ـ على السائق أن يبقى مسيطرا على مركبته ويلائم سرعتها مع الظروف المحيطة به، بما في ذلك وضع الطريق وحالة المركبة وحمولتها والاحوال الجوية وحركة المرور، وبمعنى آخر أن يأخذ بعين الاعتبار متطلبات السلامة.

ومهما بلغت السرعة فإنه يجب ملاحظة مسافة السلامة للسيارة التي أمامنا، وهي المسافة الواجب على السائق تركها بينه وبين السيارة التي يتبعها، كما أن هذه المسافة ليست ثابتة بل تتغير بتغير السرعة، فيجب أن تكون كبيرة اذا زادت وقصيرة اذا نقصت، لذا وجب ضرورة احترام مسافة المتابعة لتحاشي الاصطدامات المتسلسلة للسيارات. وتقضي قواعد السلامة بتحديد المسافة التي أمامنا بثلاثة أمتار لكل سرعة عشرة كيلو مترات، بمعنى أنه اذا كانت السرعة ٩٠ كم/ساعة وجب أن تكون مسافة السلامة ٣٠ متراً، واذا كانت الطرق مبللة يجب ألا تتجاوز السرعة ٥٠ كم/ساعة، وذلك على التفصيل السابق بيانه بالفصل الخاص بمسافات الأمان(١).

---

(١) أنظر ما سبق، ص ١٤١.

المبحث الثاني

حالات الاستثناء من قواعد الحد الأقصى للسرعة

ان تحديد السرعة بحد أقصى معين، وقدرة السائقين على الوصول الى هذا الحد الأقصى، دون أن يعد ذلك منهم مخالفة لقواعد المرور، إنما ينطبق في الظروف العادية، أي عندما تكون حالة السائق، والسيارة والطريق طبيعية. فإذا وجدت ظروف غير عادية فانه يمكن الخروج على هذا الحد الأقصى، بمعنى أنه يمكن تجاوزه في ظروف معينة، أو لا يجوز الوصول اليه في ظروف أخرى وهو ما يتضح فيما يلي :

أولاً : تجاوز الحد الأقصى للسرعة :

الأصل كما سبق القول أنه يجب على كل قائد مركبة ألا يتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة طبقاً للأنظمة المعمول بها، ولكن يستثنى من ذلك ما يلي:

١ ـ مركبات الطوارىء أثناء سيرها لتأدية خدمة عاجلة، كسيارات الشرطة والاسعاف والدفاع المدني.

٢ ـ كل قائد مركبة ينقل جريحا أو مريضا في حالة خطرة.

ولا تعني هذه الرخصة أن قائد المركبة يستطيع تجاوز السرعة، دون مراعاة أية قواعد أو تعليمات، بل يجب عليه أن يلتزم في سرعته بما تقتضيه حالة المرور بالطريق وامكانية الرؤية به، والظروف الجوية القائمة، وحالة المركبة وحمولتها وحالة الطريق وسائر الظروف المحيطة.

وعليه أيضا مراعاة ألا تتجاوز سرعة المركبة القدر الذي يمكنه من وقفها بأمان في حدود مجال الرؤية، وعليه أن يقلل من سرعته أو يتوقف، اذا لزم الامر، عندما تكون الرؤية غير واضحة.

ورغم أن قانون السير في إمارة دبي، لم يتضمن النص على التصريح لمثل هذه السيارات بتجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة، إلا أن هذا الترخيص يمكن القول به من خلال قواعد الأفضلية التي منحها القانون لهذه الأنواع من السيارات، وهو ما يتضح من نص الفقرة الثانية من المادة التاسعة من القانون والتي سنتناولها بالشرح في الفصل الخاص بالتجاوز الصحيح والتجاوز الخاطىء.

كذلك لا يجوز لقائدي المركبات الاخرى تتبع سيارات الاسعاف أو المطافىء أو الانقاذ أو المرور أو النجدة، ولا يجوز استغلال فرصة افساح الطريق لها.

ثانياً : عدم جواز الوصول للحد الأقصى للسرعة :

رغم أن القواعد والتعليمات وضعت حدودا للسرعة، يجوز لقائد المركبة عند توافر الظروف المناسبة أن يصل إليها، إلا أنه لا يجوز له الوصول الى الحد الأقصى للسرعة المقررة اذا لم تكن ظروف قيادة السيارة تسمح بذلك.

وأوضحت المادة (٥٣) من مشروع اللائحة هذه الظروف تفصيلا بقولها، أنه يجب على قائد المركبة ألا يتجاوز بمركبته السرعة التي يظل في حدودها مسيطراً على المركبة، وعليه أن يلتزم بما تقتضيه حالة المرور بالطريق وامكانه الرؤية به والظروف الجوية القائمة، وما تقتضيه حالته ومقدرته الشخصية وحالة كل من المركبة والحمولة والطريق وسائر الظروف المحيطة به، وعليه ان تكون سرعته بما لا يتجاوز القدر الذي يمكنه من وقف المركبة في حدود الجزء المرئي من الطريق، أما في الطريق التي تضيق بحيث يمكن أن يتعرض المرور المقابل للخطر من جراء السرعة، فيجب عليه التمهل بحيث يمكنه التوقف في حدود نصف الجزء المرئي من الطريق، بل وعليه اذا كانت الرؤية غير واضحة تماماً، التوقف وعدم السير.

وتطبيقاً لذلك يجب على كل سائق مركبة، أن يقلل من سرعة مركبته عند

اجتيازه المناطق المأهولة، أو اذا كانت الرؤية غير واضحة، أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات، أو عند أماكن عبور المشاة أو أمام المدارس، أو عند ملاقاة حيوانات أو تخطيها.

كذلك يجب تهدئة السرعة عند الاقتراب من قمم المرتفعات، وعند الاقتراب من الاشارات الضوئية، أو الاقتراب من مثلث أجوف عاكس للأضواء، وفي أجزاء الطريق الضيقة أو المكتظة أو المحفوفة بالمساكن، أو عند الخروج من طريق مضاء إلى طريق مظلم، وبصفة عامة يجب تهدئة السرعة عند السواقة ليلا أو في الأماكن التي يكثر فيها خروج الحيوانات كالجمال وغيرها على الطريق العام، كذلك يجب تهدئة السرعة في حالة سقوط الأمطار أو الضباب أو العواصف، أو عند وجود رمال أو حجارة أو صخور أو مياه بالطريق أو اصلاحات وانشاءات أو غير ذلك من الظروف الجوية والطبيعية غير المواتية.

ثالثاً : الحد الأدنى للسرعة وإعاقة حركة السير :

إذا كانت السرعة الزائدة التي كثيرا ما ينتج عنها حوادث تمثل ارباكاً واعاقة لحركة السير في الطرق العامة، مما حدا بالمشرع الى وضع حد أقصى لها، فان الابطاء الشديد في السرعة بدون مبرر يؤدي الى اعاقة حركة السير الطبيعي لباقي المركبات، ولذا فان قوانين ونظم المرور عالجت هذه المسألة وذلك للحفاظ على انسياب المرور وعدم تعويق حركة السير.

وقد تناول قانون حركة السير في امارة دبي ومشروع اللائحة التنفيذية هذه المسألة من ناحية الحد الأدنى للسرعة، وتنظيم مرور السيارات الثقيلة التي تسير بسرعة بطيئة في الطريق العام، وحالة تخفيض السرعة بهدف الانعطاف أو الدوران وسير الدراجات النارية والسير الجماعي للافراد وغير ذلك من الأمور وفقا للتفصيل التالي :

١ ـ لا يجوز للمركبات بغير مبرر قوى التباطؤ في السرعة بما يعرقل سيولة المرور (م ٥٤ من مشروع اللائحة التنفيذية).

٢ ـ لا يجوز للمركبات البطيئة التي تستخدم في الاعمال الانشائية والزراعية والصناعية السير على الطرقات في ساعات ذروة حركة السير من الساعة ٧ ـ ٩ صباحاً ومن ١٢,٣٠ إلى ٢ ظهراً، ومن الساعة ٥ ـ ٧ مساء (م ٥٥ من مشروع اللائحة).

٣ ـ بالنسبة لقائد المركبة الذي يرغب في تخفيض أو تهدئة سرعته الى حد كبير، أوجبت عليه المادة (٥٨) من مشروع اللائحة، أن يتأكد قبل اجراء ذلك من أنه لن ينشأ عن مسلكه خطر أو عرقلة للمركبات اللاحقة التي تتبعه، ما لم يكن مضطراً الى ذلك بسبب خطر مفاجيء، وعليه ان ينبه عن رغبته في اجراء ذلك بصورة واضحة، وبوقت كاف قبل اجرائه، بواسطة الاشارات ولو اليدوية أو باستعمال نور الفرامل الخلفية، ولا يجوز لأي قائد مركبة أن يستعمل الفرامل بصورة مفاجئة لتخفيف سرعة مركبته أو لايقافها، إذا لم تكن هناك أسباب لذلك يتطلبها أمن المرور.

٤ ـ كما نصت المادة (١٠) من قانون حركة السير في امارة دبي على أنه لا يجوز استعمال الطريق من قبل أي شخص بشكل مقصود ويعرقل استمرار حركة سير الاشخاص والحيوانات والمركبات. مثال ذلك أنه إذا كان سائق احد المركبات واثناء سيره على الطريق قد شاهد زميلا له يسير بسيارته في نفس الطريق في الاتجاه المعاكس فأوقفا سياراتهما في وسط الطريق ليتحدثا معاً، ففي هذه الحالة يكون السائقان قد خالفا القانون لانهما قد عرقلا استمرار حركة السير بسبب اغلاقهما الطريق بالسيارتين وعدم افساح مجال للمرور.

٥ ـ وفي بعض الاحيان توجد مسيرات جماعية بالسيارات، أو سيراً على الأقدام، وهذه المسيرات اذا لم تتم بطريقة منظمة فانها تعوق بشدة حركة السير، ولذا تعرض قانون حركة السير لهذه الحالة في مادته رقم (١١) بالقول بأنه في حالة السير الجماعي يجب على صفوف الجنود والطلبة والفرق الرياضية والجنازات والمسيرات المرخص لها أن يسيروا في الجانب الايمن من الطريق، وأن لا يشغلوه بأي حال من الأحوال باكثر من نصف عرضه، وعلى هذه المواكب

اثناء سيرها في الليل على الطريق أن تحمل معها نوراً في الامام والخلف لتمكين مستعملي الطرق الآخرين من رؤيتهم بوضوح وعدم الاصطدام بهم.

٦ ـ هناك العديد من الحالات التي تتطلب فيها ظروف الطريق أو حالة المركبة ونوعها من قائد المركبة السير ببطء وعدم الوصول الى الحد الأقصى للسرعة، كالسيارات الثقيلة، أو حالة سحب سيارة بالطريق العام، أو حالة الانعطاف جهة اليمين أو اليسار، واذا كان السير البطيء تستوجبه متطلبات السلامة، الا انه في نفس الوقت قد يؤدي الى اعاقة السير في الطريق العام، اذا لم يتم تنظيمه وتحديده.

ولذا تدخلت التشريعات المختلفة، ومنها قانون حركة السير في امارة دبي ومشروع اللائحة التنفيذية ووضعت القواعد الضرورية لتنظيم حركة السير البطيء بما لا يؤدي الى عرقلة سير المركبات الأخرى، واعاقة حركة السير بالطريق ونعرض هذه القواعد تباعا فيما يلي :

أ ـ حركة السيارات الثقيلة :

تتميز المركبات الثقيلة ببطء سرعتها، واذا كان قائد مثل هذه المركبات حرا في السير على الطريق، فان ذلك قد يعوق السيارات الصغيرات التي تسير خلفه ويمنع من انسياب المرور في الطرق العامة. ولتجنب هذه المشكلة فان قانون حركة السير في امارة دبي ومشروع لائحته التنفيذية تضمنا مجموعة من القواعد التي يجب على قائدي المركبات الثقيلة الالتزام بها ضمانا لسلامة المرور ولانسياب حركة الطريق، ووردت هذه القواعد في المادة رقم (٢١) من القانون والمادتين أرقام (٢٨، ٥٦) من مشروع اللائحة التنفيذية كما يلي :

(١) اذا توفرت ثلاث مسارات على الطرق المزدوجة فعلى السيارات الثقيلة التزام المسار البطيء واستخدام المسار الاوسط للتجاوز وعدم استخدام المسار السريع الا في حالة الدوران الى اليسار فقط.

(٢) الطرق التي يتوفـر فيهـا مسـاران فقط للسير في كـل اتجـاه تمنـع المركبات الثقيلة من استخدام الممر السريع الا في حالـة التجـاوز أو الـدوران الى اليسار.

(٣) يجب وضع لافتات في الاماكن المناسبة وخاصة على الطرق الخارجية والزام السيارات التي تسير بسرعة منخفضة باستخدام الممر البطىء (الايمن).

ب ـ حالة سحب أو جر إحدى المركبات :

اجازت المادة (٢٩) من مشروع اللائحة التنفيـذيـة في حـالات الضرورة، سحب سيارة لسيارة اخرى باستخدام أداة سحب مناسبة، ذات متانـة كـافيـة لهذا الغرض، وذلك مع مراعاة التعليمات الآتية :

(١) التأكد من سلامة السيارة المسحوبة ومن انها لن تشكـل خطـراً لأي من مستخدمي الطريق خاصة أثناء ساعات الظلام.

(٢) استخدام اجهزة التنبيه والاضاءة في السيارة المسحوبـة مـع اشـارة المرور المعتمدة والمكتوبة عليها «مسحوب» إن أمكن ذلك.

(٣) عدم استخدام أداة سحب يزيد طولها عن (٣) متراً(١).

(٤) التأكد من أن فرامل السيارة المسحوبة هي في حالة جيدة وفي امكانها ايقاف السيارة بأمان.

(٥) وجود سائق مرخص له يتولى التحكم في السيارة المسحـوبـة حسب تعليمات سائق السيارة الساحبة.

كما أجازت هذه المادة لقائد أي مركبة ان يسحب بمـركبتـه أي زورق أو طراد أو ما شابه ذلك، شريطة اتباعه القواعد التالية :

---

(١) لم يحدد مشروع اللائحة التنفيذية طول أداة السحب المناسبـة، والطـول الـذي ذُكـر في المتن، تحدد وفقا للمعمول به في إدارة مرور دبي.

(١) أن يكون الزورق أو الطراد أو خلافه محمولا على عربة خاصة لهذه الغاية.

(٢) أن تكون العربة مضاءة من الخلف، ومعلقا عليها علامة «مسحوب» بشكل بارز.

(٣) أن تكون العربة المسحوبة معدة بشكل يؤمن السلامة العامة لمستعملي الطريق الآخرين، وأن تكون العربة المسحوبة مرتكزة على قاعدة حديدية متينة، وتشكل مع المركبة الساحبة وحدة واحدة تقف بوقوفها وتسير بسيرها.

(٤) لا يجوز بأي حال من الأحوال ان يركب على العربة المسحوبة أي شخص مهما كانت الاسباب، كما لا يجوز تحميل العربة بأي حمل بارز في أي اتجاه من الاتجاهات.

وبطبيعة الحال فان الهدف من تطبيق هذه القواعد هو أن تتم عملية السحب بسلام ودون إخلال أو اعاقة لانسياب حركة السير بالطرق العامة.

ج - تغيير الحركة، أو الاتجاه أثناء السير :

ان تغيير قائد المركبة لحركته أو لاتجاهه اثناء سير المركبة دون مراعاة أصول الحركة أو تغيير الاتجاه قد ينتج عنه وقوع حادث سير، وحدوث اصابات وتلفيات واعاقة حركة المرور، وتجنباً لهذه العواقب الوخيمة، فقد ورد بالمادة (٣٠) من مشروع اللائحة التنفيذية مجموعة من القواعد التي تضمن في حالة الالتزام بها أن تتم العملية بسلام ودون مشاكل أو تعقيدات. فأوجبت هذه المادة على كل قائد مركبة يرغب اثناء سيرها في اجراء احدى التحركات، مثل الخروج من خط سير المركبات التي يتبعها أو الدخول في هذا الخط، أو تغيير اتجاهه نحو يمين المسار أو يساره، أو الدوران الى اليمين أو اليسار متجها نحو طريق جانبي، أو راغباً في الدخول الى مكان مجاور للطريق أو الخروج منه، أو

يرغب الدوران الى الخلف أو الرجوع الى الوراء، مراعاة ألا ينشأ عن مركبته تعريض الغير للخطر، وان يعلن رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب وأن يستعمل الاشارة، وهذه القواعد سيتم عرضها تفصيلاً بالفصل الخاص «بقيادة المركبة بإهمال وعدم إنتباه» فنحيل القارىء عليها.

د ـ حركة الدراجات في الطريق العام :

وفقا لقانون حركة السير في إمارة دبي ومشروع لائحته التنفيذية، يقصد بالدراجة هنا كل مركبة أو وسيلة ركوب ذات عجلتين أو أكثر وتسير بقوة دافعة من راكبها دون أن تكون مجهزة بمحرك آلي.

وبطبيعة الأمر فإن هذا النوع من المركبات، ومثاله الواضح الدراجات الهوائية، متميز ببطء سرعته وصعوبة قيادته في الطريق العام ضمن وبين المركبات السريعة ذات المحركات الآلية، ولذلك فان القانون ومشروع اللائحة التنفيذية قاما بتنظيم قيادة مثل هذا النوع من الدراجات بالشكل الذي يحقق سلامة الطريق ويمنع وقوع حوادث بين هذه الدراجات وباقي المركبات الآلية، وحتى لا تكون السرعة البطيئة التي تسير بها الدراجات سببا في تعطيل المركبات الاخرى واعاقة حركة الطريق. وتتلخص هذه القواعد التي نصت عليها المواد (١٢، ١٣) من القانون، م (٣٨) من مشروع اللائحة فيما يلي :

(١) يجب على سائقي الدراجات اثناء السير على الطريق أن يسلكوا خطا واحدا وأن يكونوا متتابعين وفقا لما تقتضيه حركة السير، ورغم ذلك فإنه لا يجوز لسائقي الدراجات السير جنباً إلى جنب بأكثر من أثنين (م ١٢ من القانون).

(٢) لا يسمح لاكثر من شخص واحد بالركوب على دراجة عادية واحدة في وقت واحد، ولا يسمح لأكثر من شخصين بالركوب على دراجة نارية واحدة في وقت واحد، ولا يجوز لأحد أن يسير بدراجته على رصيف الطريق (م ١٣ من القانون).

وهـذه القـواعـد نجـد مثيـلا لها في المـادة (٣٨) من مشروع الـلائحـة، وتتلخص فيما يلي :

(أ) على قائد الدراجة أن يلتزم الجانب الايمن لنهر الطريق، ويحظر عليه استخدام باقي الطريق المعد لسير المركبـات أو المشـاة، كما يحظـر عليـه السير فوق الرصيف.

(ب) وعند وجود مسارات مخصصة لسير الدراجات فيجب التزامها ولا يجوز مبارحتها.

(ج) وعلى قائدي الدراجات العادية أن يسيروا فرادى الواحد خلف الآخر.

(د) على قائد الدراجة عند الانعطاف أن يلزم يمين المركبات الأخرى التي تريد الانعطاف في نفس الاتجاه.

٧ ـ **التوقف والانتظار وحجز السيـارات** : (مـواد من ٦٥ ـ ٧٥ من مشروع اللائحة) :

نظراً لأن توقف السيارات وانتظارها في الطرقات العـامـة يعـوق حـركـة السير، وقد يؤدي الى وقوع حوادث مرورية اذا لم يتم وفقا للأصول السليمـة، فقد تضمنت المواد من ٦٥ إلى ٧٥ من مشروع اللائحة القـواعـد التي يجب على قائدي المركبات مراعاتها عند ايقاف سياراتهم في الطـرق العـامـة، أو في امـاكن الانتظار المسموح بالتوقف أو الانتظار فيها، وخلال الأوقات المحـددة اذا كـانت هناك تعليمات تقضي بذلك، وكذلك عملية السير بصورة تدريجية لا ينتـج عنهـا أية عرقلة لحركة المرور أو أية حوادث مرورية قد تسفر عن اصابات بشرية أو خسائر مادية لا يمكن تلافيها.

وهذه القواعد سبق بيانها تفصيلا في الفصل الخاص بعدم ترك مسـافـة والوقوف والوقوف فنحيل القارىء عليها.

المبحث الثالث
قيادة المركبة بطيش وتهور

أولاً : عرض المشكلة :

لقد ازدادت في هذه الايام حالات قيادة المركبة بطيش وتهور، ومن أخطر حوادث المرور تلك التي تكون ناتجة عن السرعة التي تقترن بالطيش والتهور والرعونة، ويروح ضحيتها العديد من الشباب في مقتبل العمر، أو قد يصابون بعجز دائم يقعدهم ويشل حركتهم، والمستشفيات مليئة بهذه النماذج التي ترتكب الكثير من الحماقات أثناء القيادة، وتعود هذه الحماقات عليهم وعلى مجتمعهم بالضرر والخسران الجسيم.

وغالبا ما يرتكب هذه المخالفات الشباب صغيري السن من طلاب المدارس الثانوية أو الجامعة، وللأسف نشاهد بعضا من الكبار الذين يقلدون الصغار في طيشهم وتهورهم، ويجلسون خلف المقود بعصبية وغلظة وعناد، فيقودون المركبة بحالة تعرض حياة الأشخاص والأموال للخطر.

وهناك أسباب عديدة تفسر قيادة السائقين، خاصة الشباب منهم، للسيارات برعونة وطيش وتهور نذكر أهمها فيما يلي :

١ ـ حب الظهور والتباهي واثبات الذات بعمل يخالف القانون، أي عدم الاكتراث أو الاهتمام بالقوانين والتعليمات.

٢ ـ غياب الرقابة والرعاية الأسرية.

٣ ـ الحنان المفرط واغداق الأموال للصغار، فإذا علم الشاب أن والده يستطيع أن يمده بأكثر من سيارة، وانه سوف يشتري له سيارة بدلا من التي أصيبت في حادث ما، فإنه لن يكون حريصا على الابقاء على سيارته سليمة،

بالتحكم المتزن في قيادتها، وعدم تعريض سيارته وحياته للخطر بقيادته للسيارة بسرعة وتهور.

٤ ـ التسابق بالطريق العام الذي ينتج عنه العديد من الحوادث المؤسفة، التي يروح ضحيتها الأبرياء، بالاضافة الى الخسائر المادية.

وللأسف فإن بعض الشباب يتخذ من التسابق في الطريق العام هواية لهم بل إنهم يلجأون الى الدخول والسير في الطرق الممنوعة حتى يكسبوا السباق أو الرهان الذي غالبا ما يدفعهم للقيام بأعمال انتحارية تكلفهم حياتهم.

ونظرا لخطورة السباق أو التسابق بالطرق العامة فقد نصت المادة (١٥) من مشروع اللائحة التنفيذية على انه لا يجوز اجراء سباق بالطرق العامة بدون ترخيص من سلطة الترخيص وبعد تقديم الضمانات اللازمة للسلطات المختصة لتعويض ما قد ينشأ عنه من أضرار أيا كانت، ويتعين الالتزام بالشروط الواردة بالترخيص.

وبناء على ذلك فان إجراء تسابق بالطريق العام دون التصريح من الجهات المختصة، يعد في حد ذاته مخالفة مرورية تستاهل المؤاخذة والعقاب، حتى ولو لم ينتج عنه أية أضرار أو اصابات بالارواح أو الممتلكات.

ومن صور قيادة السيارة بطيش وتهور، القيام بالأعمال البهلوانية بالسيارات والدراجات النارية للفت الانظار، والاندفاع السريع والسرعة الجنونية بين السيارات، والقيادة مع ترك المقود، والغناء والتدخين وسماع الموسيقى الصاخبة في السيارة دون التركيز في القيادة، واثارة الغبار لاثارة مشاعر الآخرين من المشاة، واستعمال آلة التنبيه للإرهاب والتخويف وفتح الطريق لممارسة السرعة الجنونية، واقلاق راحة المرضى بالمستشفيات والمناطق السكنية، واستعمال الأنوار المبهرة ليلا، وسوق المركبة للخلف بسرعة ودون مبرر، والطلوع المفاجيء والوقوف المفاجيء، ومعاكسة الفتيات ممن يقدن سياراتهن، وقيادة السيارة بدون رخصة قيادة، وتحميل السيارة بأعداد كبيرة من

الأصدقاء للتسلية والترفيه، وغير ذلك من صور القيادة بطيش وتهور ورعونة ولا مبالاه(١).

ثانياً : المعالجة التشريعية :

تعتبر قيادة المركبة بطيش وتهور أي بصورة تشكل خطراً على الجمهور من الأعمال التي جرمها قانون حركة السير في المادة (١٠٤)، وجعلت هذه الجريمة تنطبق في حالات ثلاث هي :

أ ـ قيادة المركبة بتهور.

ب ـ قيادة المركبة بسرعة زائدة.

جـ ـ قيادة مركبة بصورة تشكل خطراً على الجمهور.

وأضافت هذه المادة، أن تحديد ما اذا كانت قيادة المركبة بتهور أو بسرعة زائدة، أو بصورة تشكل خطرا على الجمهور، يجب أن يأخذ بعين الاعتبار حركة السير وشروطها، واستعمال الطريق، ومدى الحركة التي كانت فيه، أو التي كان من المعقول أن تكون فيه آنذاك.

وتصل العقوبة في كل حالة من هذه الحالات الثلاث الى الحبس لمدة تزيد عن سنتين أو بغرامة لا تزيد عن (٣٠٠٠) درهم أو بهاتين العقوبتين معاً.

---

(١) قارن، السرعة طريق الهاوية، مرجع سابق، ص ٢٥، ٢٦.

الفصل الخامس

السير بعكس السير والدخول في مكان ممنوع

يتضمن هذا الفصل معالجة مشكلتين مروريتين ذات طبيعة واحدة، وهما السير بعكس السير، والدخول في مكان ممنوع، فالدخول في مكان ممنـوع كثيراً ما يتم بعكس السير، وذلك في الشوارع والطرق الجانبية ذات الاتجـاه الـواحـد، والسير بعكس السير يعتبر ايضا سيرا في مكان ممنوع، وسوف يتضح لنـا من خلال عرض هاتين المشكلتين في المبحثين التاليين، الفرق بينهما، ودور كل منهـا في وقوع حوادث السير، وكيف واجه المشرع في دبي المخالفات المرورية التي تقع نتيجة هذين السببين.

المبحث الأول

السير بعكس السير

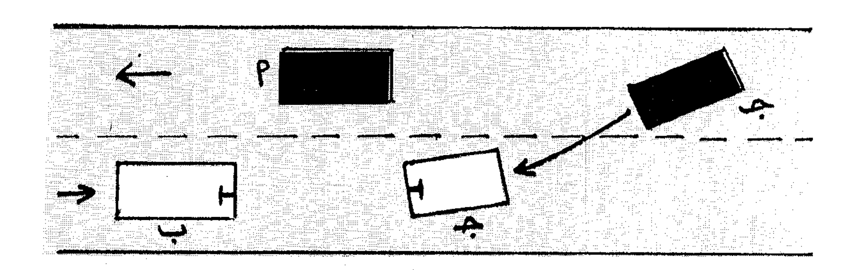
أولاً : عرض المشكلة :

القيادة عكس السير مخالفة مـروريـة كثيرا مـا يـرتكبهـا صغـار السن لاختصار الـوقت، وكثير من راكبي الـدراجـات النـاريـة يسيرون بعكس السير، وهذه المخالفة تعتبر خطيرة ويقع عنها حودث مرورية تصل فيها الاصابات الى حد الوفاة.

فمن واقع احصائية الحوادث التي وقعت لهذا السبب عام ١٩٩١ والتي وصلت (٧٣) حادثة منها (١٢) حادثة نتجت عنها اصابات وبلغ عدد المصابين فيها (٢١) شخصاً منهم حالة وفاة، وبالتالي فان نسبة اجمالي عدد المصابين وعدد المتوفين الى اجمالي الحوادث تعتبر مرتفعة نسبياً، فالنسبة الأولى تصل الى ٢٨,٨٪ والثانية ١,٤٪، أي انه من بين كل مائة حادثة يكون هناك (٢٩) مصابا منهم من ١ ـ ٢ حالة وفاة، وهي نسبة كبيرة مقارنة بما يقابلها من النسب المئوية التي سبق بيانها عند شرح أسباب الحوادث الأخرى في الفصول السابقة.

والسير بعكس الاتجاه له أسباب عديدة نذكر منها مايلي :

١ ـ فقد يريد سائق مركبة في طريق ذي اتجاهين تخطي المركبة التي امامه. ولا تكون عملية التخطي ممكنة في المسرب ذات الاتجاه الصحيح، ومع تصميمه على التخطي فانه يسير في الاتجاه المعاكس وقد يفاجأ بسيارة قادمة منه ويقع حادث تصادم خطير، وهو ما يوضحه الشكل التالي بالنسبة لسائق السيارة (ج).



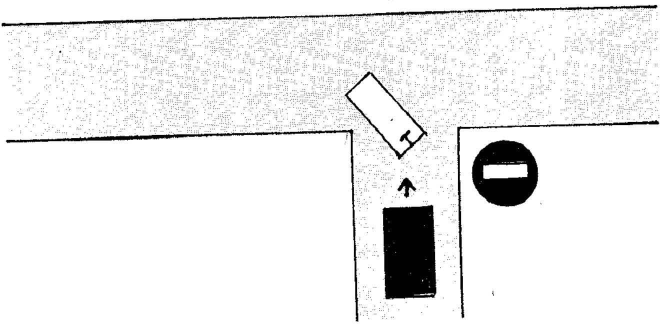
شكل رقم (٤٤) السير في اتجاه السيارات المقابلة

٢ ـ ويتصور حدوث ذلك ايضا في حالة ما اذا كان احد الاتجاهين مزدحماً بالسيارات ويكون احد السائقين في عجلة من أمره أو لا يكون لديه صبر على الانتظار لحين انسياب المرور، فيترك الطريق المزدحم ويسير في الاتجاه المعاكس معرضاً حياته وحياة الآخرين لخطر قد يكون محققاً.

٣ - قد يسير قائد مركبة في الاتجاه المعاكس اذا كان في هذا التصرف اختصار للوقت، أو تقريب المسافة للمكان الذي يرغب في الوصول اليه، ويحدث ذلك اذا كان المكان الذي يبغيه السائق يقع على الاتجاه المعاكس، فبدلا من الاستمرار في الطريق الصحيح ثم الدوران والوصول الى هذا المكان بطريقة سليمة، فانه إختصاراً للزمن والمسافة فانه يضرب بقواعد المرور عرض الحائط ويسير في الاتجاه المعاكس معرضا حياته وحياة الآخرين من قائدي السيارات المقابلة لخطر محقق.

٤ - في بعض الأحيان، وخاصة في الليل قد يدخل قائد المركبة الطريق المعاكس بطريق الخطأ، وفي هذه الحالة يجب على قائد المركبة أن يتأكد باستمرار أنه يسير في الاتجاه الصحيح حتى لو اضطر لايقاف مركبته بعيدا عن الطريق والسؤال عن الاتجاه الصحيح الذي يمكنه السير فيه بسلام وبدون أخطار.

٥ - هناك البعض الذي يحلو له مخالفة قواعد المرور كنوع من الاستهتار وعدم المبالاة، ورغم أنه يرى علامة ممنوع الدخول - الا انه يستمر في السير معرضا حياة الآخرين وحياته للخطر، واذا كان قائدو السيارات القادمة في مواجهته قد تجنبوا الاصطدام به، فان تصرفه غير السوي يؤدي في أقل القليل الى ارباك المرور، لأن هذه العلامات توضع غالبا بالنسبة للطرق الضيقة التي لا يسمح اتساعها بالسير في الاتجاهين.



شكل رقم (٤٥) السير بعكس السير في مكان ممنوع الدخول

ثانياً : المعالجة التشريعية للسير بعكس الاتجاه :

لم يتعرض قانون السير صراحة لهذه المخالفة، ولكنه نص في مادته الرابعة على انه يجب على السائقين ان يطيعوا أفراد شرطة السير المرتدين لباسهم الرسمي وعلامات السير المعروضة لتنظيم حركة السير.

والسير بعكس السير يمثل خرقا للأحكام التي تضمنتها هذه المادة، لأن فيه عدم احترام لعلامات السير التي تحدد السير في اتجاه معين ويقوم السائق بالسير في عكس الاتجاه الذي تحدده هذه العلامات، وبالتالي فانه يجب ضبطه في الحال وتوقيع المخالفات المقررة ضده.

أما مشروع اللائحة التنفيذية فقد حوى مواداً متفرقة تتضمن أحكاماً تلزم السائق بمراعاة الحذر والحيطة والتصرف السليم في الطريق العام واحترام اشارات وعلامات المرور، وهذه الأحكام هي :

١ ـ على كل مستعمل للطريق أن يراعي في مسلكه بذل أقصى عناية والتزام الحذر والاحتياط اللازمين عند استعماله للطريق العام، وألا يؤدي مسلكه الى الاضرار بالغير أو تعريضه للخطر، أو أن يترتب عليه اعاقة الغير أو مضايقته بأكثر مما تستوجبه الظروف ولا تسمح بتجنبه، ويمثل السير بعكس الاتجاه تصرفا فيه اخلال بكل هذه التعليمات والالتزامات (م ٣).

٢ ـ إذا كان نهر الطريق ذي اتجاهين مقسم الى مسارين تفصلهما خطوط طويلة متصلة، يحظر السير على هذه الخطوط أو اجتيازها (م ٢٥).

٣ ـ إذا كان نهر الطريق ذي اتجاهين ومقسم الى ثلاث مسارات، يجوز لقائد المركبة استعمال أقرب المسارات الأوسط بعد أن يتأكد من خلوه من المرور المقابل ومن المركبات اللاحقة المسرعة وان ذلك لا يشكل خطراً على الآخرين أو على حركة المرور، وفي جميع الأحوال لا يجوز استعمال المسار الواقع في أقصى اليمين من الاتجاه المضاد (م ٢٦).

٤ ـ إذا كان نهر الطريق ذي اتجاهين ومقسم إلى أربعة مسارات أو أكثر على الوجه السابق، جاز لقائد المركبة استعمال أقرب المسارات اليه من المسارات الداخلية من الاتجاه المضاد بالنسبة الى اتجاهه بعد ان يتأكد من ان ذلك لا يشكل خطراً على الآخرين أو على حركة المرور، وفي جميع الأحوال لا يجوز لقائد المركبة تغيير المسار الا بعد التيقن من عدم تعريض الغير للخطر وبعد اعلان رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب مع استعمال اشارات الانعطاف (م ٢٧).

إضافة إلى ما تقدم فاننا سوف نعرض في الفصل التاسع الخاص بالتجاوز الخاطىء، المواد القانونية التي وردت بمشروع اللائحة من رقم (٤٣ ـ ٥٢)، والتي تنظم عمليات التقابل والتخطي، وكلها تركز على عدم جواز التخطي، إذا كان في ذلك خطورة من المرور المضاد أو فيه اضرار بمستعملي الطريق في المرور المقابل، ومنعا من التكرار نحيل القارىء إلى هناك.

المبحث الثاني
الدخول في مكان ممنوع

أولاً : عرض المشكلة :

يعتبر الدخول في مكان ممنوع من المخالفات الشائعة التي نشاهدها كثيرا في الطريق العام.

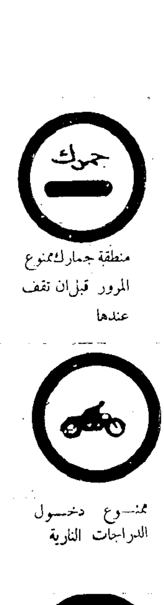
والمكان الممنوع هو طريق يحظر على جميع السيارات أو الدراجات الدخول فيه لكون المرور فيه ذات اتجاه واحد، وتوضع في أول الطريق علامة المرور الدالة على هذا المنع.

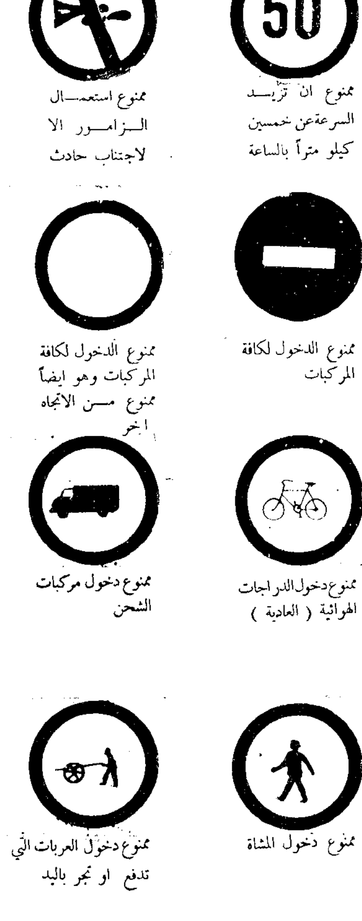
وقد يكون الطريق ممنوع المرور فيه لنوع معين من السيارات أو الدراجات، بينما يسمح بالمرور فيه لباقي الأنواع الأخرى.

وأسباب منع الدخول في طريق معين متعددة، فقد يكون الطريق ضيقاً ولا يسمح فيه إلا بالمرور في اتجاه واحد، وقد يحظر على الشاحنات الكبيرة أو السيارات البطيئة الدخول أو السير في طرق معينة حتى لا تحدث ارباكا في حركة السير، وهذا ما سوف نتبينه من خلال العرض لحالات منع الدخول التي تدل عليها علامات المرور الدولية التالية :



شكل رقم (٤٦ أ) ـ علامات المرور الدالة على منع الدخول





ممنوع ان تزيد السرعة عن خمسين كيلو متراً بالساعة

ممنوع استعمال الزامور الا لاجتناب حادث

منطقة جمارك ممنوع المرور قبل ان تقف عندها

ممنوع الدخول لكافة المركبات

ممنوع الدخول لكافة المركبات وهو ايضاً ممنوع من الاتجاه الآخر

ممنوع دخول الدراجات النارية

ممنوع دخول الدراجات الهوائية (العادية)

ممنوع دخول مركبات الشحن

ممنوع دخول الشاحنات التي تجر مقطورات (يستثني انصاف المقطورات والمقطورات الصغيرة بمحور واحد)

ممنوع دخول المشاة

ممنوع دخول العربات التي تدفع او تجر باليد

ممنوع دخول المركبات الزراعية الالية



ممنوع دخول المركبات التي تحمل مواد متفجرة او قابلة للاشتعال



ممنوع دخول المركبات التي تحمل مواد تتسبب في تلويث المياه



ممنوع دخول كافة المركبات الالية

شكل رقم (٤٦ ب) ـ تابع علامات المرور الدالة على منع الدخول

ثانياً : المعالجة التشريعية لمنع الدخول :

لم ترد نصوص محددة بالقانـون أو مشروع الـلائحـة التنفيـذيـة تبين حالات أو ظروف منع الدخول، وانما ورد نص عام في المادة الرابعة من القانون ألزمت السائقين أن يطيعوا تـوجيهـات أفـراد شرطـة السير المـرتـدين لبـاسهم الرسمي وعلامات السير المعروضة لتنظيم حركة السير.

فهذا نص صريح يـوجب على المـركبـات احترام اشـارات افـراد الشرطـة المرتدين زيهم الرسمي وعلامات السير التي تمنع الدخـول في طـرق معينـة أو بالنسبة لسيارات أو مركبـات معينـة في جميـع الظـروف والأوقـات أو في ظـل ظروف وأوقات محددة، وهو ما تدل عليه علامات السير المختلفة التي سبق لنـا عرضها.

الفصل السادس

قيادة المركبة باهمال وعدم إنتباه

نعالـج في هـذا الفصـل مجمـوعـة من أسبـاب الحـوادث التي وردت في احصائية حوادث السير المشار اليها سابقاً، والتي تمثل جميعها شكلا مباشراً أو غير مباشر لقيادة السيارة باهمال وعدم إنتباه، وينتج عنها العديد من الحـوادث المرورية وفقا للتفصيل الذي سيتضح لنا عند عرض هذه الأسباب.

وأهم اسباب الحوادث التي ترجع الى إهمال وعدم انتباه السائق مايلي :

١ ـ الإهمال وعدم الإنتباه.

٢ ـ الرجوع للخلف دون انتباه.

٣ ـ دخول الطريق قبل التأكد.

٤ ـ عدم إحكام قفل الأبواب.

وسوف نخصص لدراسة كل سبب من الأسباب السابقة مبحثاً مستقـلاً فيما يلي :

المبحث الأول

الإهمال وعدم الإنتباه

أولاً : عرض المشكلة :

سبق أم عالجنا وقوع حادث المرور نتيجة السوق بطيش وتهور، وهناك سبب آخر قريب من هذا السبب، وهو قيادة المركبة باهمال وعدم انتباه، وهـذه الاسباب جميعها تمثل صوراً من صور الخطأ غير العمدي.

ويعرف الخطأ : بأنه اخلال بالتزام عـام يفـرضـه المشرع على الأفـراد بالتزام مراعاة الحيطة فيما يباشرونه من نشاط، حرصا على الحقوق والمصالـح التي يحميها القانون(١).

ويقصد بالطيش والتهـور : الرعونة والخفة وسـوء التقـديـر، ونقص المهارة والحذق والدراية، والجهل بالمبادىء الأساسية والأصـول الفنيـة لمبـاشرة المهنة، ومثال ذلك من يقود سيارة ثم يغير إتجاه سيره فجأة فيصيب انسانا، أو من يقود سيارة وهو غير ملم بالقيادة الماما كافياً(٢).

أما الإهمال وعـدم الإنتبـاه : فإنه يتحقق بـاغفـال المخـالف اتخاذ مـا يقتضيه واجب الحيطة والحذر، وما تمليه قواعد الخبرة الإنسانية العامة توقعـاً للنتائج الضـارة(٣).

---

(١) أنظر د. احمد شوقي أبو خطوة: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات لدولـة الامـارات العربية المتحدة، الجزء الأول، النظرية العامة، دبي، ١٩٨٩، ص ٢٣٦.

(٢) المرجع السابق، ص ٢٣٧، ٢٣٨.

(٣) المرجع السابق، ص ٢٣٩.

ويتخذ الخطأ في هذه الصورة مظهراً سلبياً، يتمثل في الترك أو الامتناع عن اتخاذ العناية اللازمة لتجنب حدوث النتيجة المعاقب عليها.

ومثال الإهمال وعدم الإنتباه صاحب السيارة الذي يتركها في الطريق العام ليلا دون ان يضيء مصابيحها الخلفية والامامية لتنبيه السيارات الاخرى، وينتج عن ذلك حادث تصادم أمامي أو خلفي مع سيارته.

أيضاً يتحقق الإهمال وعدم الإنتباه إذا ترك السائق السيارة وبها طفل صغير قام بادارتها فتحركت واصطدمت بأشخاص أو سيارات أو ممتلكات.

وهناك صور أخرى للخطأ غير العمدي هي عدم الاحتياط والتحرز، وعدم مراعاة القوانين واللوائح والانظمة، ويتوافر عدم الاحتياط اذا كان السائق قد توقع النتائج الضارة لفعله، ومع ذلك لا يتخذ الاحتياطات التي من شأنها الحيلولة دون وقوع هذه النتائج، مثال ذلك سائق السيارة الذي يقوها بسرعة كبيرة في طريق غاص بالناس فيصيب أحدهم بجراح، أو من يقود سيارته على يسار الطريق فيصيب شخصاً نتيجة لذلك(١).

أما مخالفة القوانين واللوائح والأنظمة فانها تعتبر صورة قائمة بذاتها من صور الخطأ، وهذه يطلق عليها تعبير «الخطأ الخاص» تمييزا لها عن مصطلح «الخطأ العام» الذي يطلق على الصور الأخرى السابقة من صور الخطأ غير العمدي.

وفي مجال المرور، يتحقق الخطأ اذا خالف السائق قاعدة من القواعد المنصوص عليها في قانون المرور وترتب على ذلك وقوع الحادث، ولكن يشترط ان تكون هذه المخالفة هي التي تسببت في وقوع الحادث بحيث لا يتصور وقوعه لولاها.

مثال ذلك أن يقود الشخص السيارة بدون رخصة قيادة فيصدم احد

(١) المرجع السابق، ص ٢٣٨.

المارة ويقتله، ثم يتبين ان سبب الوفاة يرجع إلى خطأ المجني عليه وحده، لأنه اندفع أمام السيارة فجأة ومن مسافة قريبة، ولم يتمكن السائق من مفاداته رغم انه كان يسير بسرعة معقولة ويستعمل اشارات التنبيه اللازمة وانه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لتلافي وقوع الحادث. فالمتهم لا يسأل في هذه الحالة عن وفاة المجني عليه رغم ثبوت خطئه بقيادة السيارة بدون ترخيص، وذلك لانتفاء رابطة السببية بين خطئه وبين النتيجة الاجرامية، وان كان يسأل عن جريمة أخرى، هي قيادة السيارة بدون ترخيص بالمخالفة لقوانين ولوائح المرور(١).

وقد بلغ مجموع الحوادث التي وقعت نتيجة قيادة السيارة باهمال وعدم انتباه (٦١٩١) حادث في عام ١٩٩١ في دبي، ويأتي هذا المجموع في المرتبة الثانية بالنسبة لمجموع الحوادث التي وقعت نتيجة كل سبب من الاسباب الثلاثين التي تضمنتها احصائية الحوادث لعام ١٩٩١ الصادرة عن إدارة مرور دبي.

وتبدو خطورة الإهمال كسبب لوقوع حوادث المرور، أنه نتجت عنه (١٠) حالات وفاة في عام ١٩٩١، ويأتي هذا العدد في المرتبة الرابعة بالنسبة لحالات الوفاة التي نتجت عن الأسباب الثلاثين الأخرى، أما أعلى عدد من حالات الوفاة في ذلك العام فقد وصل إلى (٣٦) حالة وكانت في حوادث المرور التي نتجت بسبب عدم التقدير لمستعملي الطرق، واذا اعتبرنا أن عدم التقدير لمستعملي الطرق يمثل حالة من حالات الاهمال وعدم الانتباه، لا تضح لنا أن معظم حالات الوفاة في حوادث المرور تكون في تلك الحوادث التي يكون سببها الاهمال وعدم التقدير لمستعلمي الطرق، فاذا عرفنا ايضا ان مختلف حالات الوفاة التي نتجت عن جميع الأسباب الثمانية والعشرين الأخرى وصلت إلى (٥٧) حالة، لا

---

(١) راجع د. أحمد شوقي أبو خطوة، المرجع السابق، ص ٢٤١.

تضح لنا مدى خطورة الاهمال في قيادة السيارات والتي وصلت حالات الوفيات بسببه الى (٤٦) حالة عام ١٩٩١ في امارة دبي.

ومن أمثلة السوق باهمال وعدم انتباه عدم احترام حقوق الآخرين من مستعملي الطريق، وعدم اعطاء المشاة الحق في العبور بأمان، والتشاجر والصياح اثناء القيادة، وعدم الوقوف أو التمهل عند رؤية باص مدرسة ينزل منه التلاميذ، ووضع طفل على حجر السائق أثناء القيادة، والتلهي مع الاطفال ومداعبتهم اثناء القيادة، فكل هذه التصرفات وغيرها تصرف انتباه السائق عن المراقبة السليمة للطريق، كما تفقده اليقظة والحرص الواجب توافرهما فيه من أجل السير بسلام وتفادي أية مفاجآت تظهر أمامه أو قد تحدث خلفه أثناء قيادته للمركبة(١).

وهناك العديد من حوادث المرور التي تقع نتيجة أسباب أخرى، ولكن يكون للاهمال جانب كبير في وقوعها، مثل دخول الشارع قبل التأكد، وعدم الالتزام بخط السير، وعدم ترك مسافة، وعدم التقدير لمستعملي الطريق، وعدم افساح الطريق، وعدم احكام قفل الأبواب، والدوران الخاطىء والرجوع للخلف دون انتباه، والوقوف المفاجىء، فكل هذه المخالفات وغيرها غالبا ما تقع نتيجة إهمال السائق وعدم حرصه ويقظته، ومن هنا تظهر خطورة الإهمال وعدم الإنتباه كسبب رئيسي في وقوع حوادث السير.

ثانياً : المعالجة التشريعية :

نصت المادة (١٠٥) من قانون حركة السير في امارة دبي على ان كل من ساق مركبة على الطريق بدون انتباه أو حرص كاف أو بدون تقدير لمستعملي الطريق الآخرين يعتبر أنه إرتكب جرماً بمقتضى أحكام قانون السير.

---

(١) قارن : السرعة طريق الهاوية، مرجع سابق، ص ٢٤.

وفي هذه الحالة تطبق على السائق المخالف العقوبة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من قانون حركة السير، حيث تسرى هذه العقوبة، اذا لم تحدد عقوبة خاصة لاحدى المخالفات والجرائم المنصوص عليها فيه.

ووفقا للمادة ١١٥ المشار اليها تكون العقوبة الحبس لمدة لا تزيد عن شهر واحد و بغرامة لا تزيد عن ٥٠٠ درهم، أو بهاتين العقوبتين معاً(١).

المبحث الثاني
الرجوع للخلف دون إنتباه

أولاً : عرض المشكلة :

من بين الحوادث الكثيرة التي تضمنتها احصائية الحوادث لعام ١٩٩١ تلك الناتجة عن رجوع المركبات للخلف دون الانتباه، حيث وصل مجموع هذه الحوادث (٤٩٦٧) حادثة، وهذا العدد يأتي في المرتبة الثالثة من حيث الكم من بين مجموع الحوادث التي تقع نتيجة كل سبب من الثلاثين سببا التي تضمنتها الاحصائية.

وتظهر خطورة الرجوع للخلف دون انتباه، ان احتمالات وقوع الحادث تكون كبيرة، لأن السائق لا يكون قادراً على الرؤية والسيطرة على المركبة بصورة كاملة، وأن أية لحظة يكون فيها غير منتبه، كما لو كان يتحدث مع من في السيارة، أو كان في فمه سيجارة، قد تؤدي الى اصطدامه بسيارة قادمة من الخلف، أو طفل أو أحد من المسنين يكون سائراً على قدمه ويفاجأ برجوع السيارة للخلف ولا يستطيع الابتعاد عنها في الوقت المناسب وتصدمه السيارة ويصاب اصابات قد تؤدي الى الوفاة.

(١) راجع : الباب الثالث من هذا المؤلف.

ثانياً : المعالجة التشريعية :

هنا نجد أن قانون حركة السير في مادته الخامسة عشرة، وكذلك المادة (٣٥) من مشروع اللائحة التنفيذية نظمتا عملية رجوع السيارة للخلف، حتى تتم هذه العملية بسلام، ودون إضرار بالأرواح أو الممتلكات، وذلك وفقا لما يلي :

١ ـ يجب عدم الرجوع للخلف إلا عند الضرورة أو لأجل الدوران.

٢ ـ ألا يترتب على الرجوع للخلف إعاقة لحركة السير.

٣ ـ أن يتأكد السائق من خلو الطريق وعدم تعريض مستعملي الطريق للخطر.

٤ ـ إعطاء الاشارة المناسبة التي تدل على رغبته في الرجوع للخلف، وعند اللزوم، كما لو كان السائق لا يستطيع الرؤية بوضوح، عليه أن يستعين بمن يرشده وينبه المارة أو السيارات القادمة من الخلف بضرورة الانتباه.

٥ ـ ألا يجاوز الرجوع للخلف المسافة التي تقتضيها الضرورة، فهناك البعض الذي يرجع للخلف لمسافة كبيرة ليتمكن من الدخول أحد التقاطعات لليسار أو اليمين، حتى لا يسير مسافة كبيرة للوصول الى التقاطع الذي يليه، فمثل هذا التصرف يكون مخالفا للقانون وغالبا ما تسفر عنه وقوع حوادث مرورية كثيرة.

٦ ـ لا يجوز الرجوع للخلف من طريق فرعي الى طريق رئيسي أو العكس، وهذا معناه أن الرجوع للخلف لا يكون مسموحاً به الا في نفس الطريق، وليس للانتقال من طريق إلى آخر.

وفي جميع الاحوال يجب على السائق ان يتأكد من سلامة الوضع قبل الرجوع للخلف، وهو ما يتضح من الشكل التالي(١).

---

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٤٦.



شكل رقم (٤٧) تأكد من سلامة الوضع قبل الرجوع للخلف

وتعد مشكلة الرجوع إلى الخلف من ضمن العوائق التي تعوق حركة السير وهي التي عرضناها في الفصل الخاص بالسرعة الزائدة وقيادة المركبة بطيش وتهور فنحيل القارىء عليها(١).

المبحث الثالث

دخول الطريق قبل التأكد

هناك العديد من حوادث واصابات المرور تقع نتيجة عدم تأكد قائد المركبة من خلو الطريق الذي يرغب في الدخول أو الانعطاف اليه، وقد ورد هذا السبب في الاحصائية الصادرة عن ادارة مرور دبي تحت اسم دخول الشارع قبل التأكد، ووصل عدد الحوادث التي وقعت لهذا السبب (٢٩٧٢) حادثة في عام ١٩٩١، نتج عنها (٥٠٤) مصابا، وعدد (٩) وفيات وثمان اصابات بليغة،

(٢) راجع الفصل الرابع من الباب الحالي.

وهي نسبة كبيرة بالمقارنة بالحوادث التي وقعت للأسباب الأخرى على التفصيل الذي رأيناه فيما سبق، فيأتي هذا السبب في الترتيب الخامس من حيث عدد الحوادث من بين عدد ثلاثين سببا لوقوع الحوادث تضمنتهم الاحصائية المشار اليها في هذا العام.

ودخول الطريق قد يتم أثناء سير المركبة، وقد يكون من حالة توقف أو انتظار، وقد عالج مشروع اللائحة هاتين الحالتين تفصيلا ونعرضهما فيما يلي:

أولاً : الدخول من طريق الى طريق آخر أثناء السير :

نظمت هذه الحالة المواد من (٣٠ ـ ٣٥) من مشروع اللائحة التنفيذية، وقد عرفنا في الفصل الرابع الخاص بالسرعة الزائدة وقيادة المركبة بطيش وتهور، أن عملية دخول السيارة من طريق إلى طريق آخر اثناء السير تتطلب من السائق تخفيض سرعته، وان يراعي الا ينشأ عن هذه العملية تعريض الغير للخطر، وان يعلن عن رغبته في ذلك بوضوح وفي وقت مناسب، وان يستعمل الإشارة.

وبالإضافة إلى ذلك، يجب عليه مراعاة ما يلي :

أ ـ التأكد من امكان إجراء ذلك دون ان يعرض نفسه أو غيره للخطر.

ب ـ أن يضع في الاعتبار أوضاع باقي مستعملي الطريق واتجاهاتهم وسرعتهم.

ج ـ أن يعلن عن نيته بوضوح وقبل إجراء التحرك بمدة وبمسافة كافية بواسطة الاشارة اليدوية أو اشارات الاتجاه الموجودة بمركبته، وأن يظل هذا التحذير الصادر من الاشارة قائما طوال مدة الحركة.

د ـ أن يقترب ما أمكن من الحافة اليمنى لنهر الطريق إذا كان سينعطف الى طريق آخر يقع إلى يمينه، وأن يقترب ما أمكن من محور نهر الطريق ذي الاتجاهين إذا كان سينتقل الى طريق آخر يقع على يساره، أما في الطريق ذي الإتجاه الواحد فعليه ان ينتظم في اقصى اليسار.

هـ ـ يكون الإنتظام على هـذا الـوجـه والاستعـداد لـلانعطـاف في وقت مناسب قبل الوصول إلى المنعطف أو المنحنى بوقت كاف، وعليه قبـل الإنتظـام استعدادا لتغيير اتجاهه وقبل تغيير الاتجاه بوقت كاف، التحوط للمرور اللاحق القادم خلفه. (م ٣١ من المشروع).

و ـ لا يجوز الانعطاف الى اليمين إلا لمن يريد التـوقف على يمين الطـريق أو الاتجاه إلى اليمين، أو اذا كان مسموحا بذلك، طبقاً لعـلامـات المـرور، (م ٣٢ من المشروع).

ز ـ على من يريد الانعطاف ان يترك المركبـات المقـابلـة تمر أولاً، وعليـه التحوط بصفـة خـاصـة للمشـاة وعنـد اللـزوم التـوقف لهم، (المـادة ٣٣ من المشروع).

ح ـ على من يريد الانعطاف إلى يساره أن يترك المركبات المقابلة التي تريد الاتجاه الى اليمين تمر بغير عرقلة. (م ٣٤ من المشروع).

ط ـ إذا رغب قائد المركبة في الرجوع إلى الخلف فيجب ان يلتزم بالقواعـد التي عرضناها في المبحث السابق والتي تنظم عملية الرجوع إلى الخلف.

ثانياً : الدخول من حالة التوقف أو الانتظار :

نصت على هذه الحالة المواد (٣٦، ٣٧) من مشروع الـلائحـة التنفيـذيـة ونظمتها وفقا لمايلي :

١ ـ على من يتأهب للخروج بمركبته من عقـار الى الطـريق أو من جـزء آخر من الطريق إلى نهره، أو من مكان التوقف أو الانتظار على جـانب الطـريق، لبدء السير، الا يدخل الطريق أو نهره إلا بعد أن يتـأكـد من إمكـانـه ذلك دون تعريض الغير للخطر.

٢ ـ عليه دائما ان يعلن عن رغبته في ذلك بوضوح وفي الـوقت المنـاسب وباستعمال اشارات المركبة أو الاشارة اليدوية، وعليه ايضا مـراعـاة ذلك عنـد دخوله الى العقار.

٣ ـ ويجب في جميع الأحوال ان يتم ذلك جميعه بسرعة منخفضة.

٤ ـ على قائد المركبة عند اللزوم أن يستعين بمن يرشده في دخوله الى العقار أو المنطعف أو المنحنى أو خروجه منه (م ٣٧).

وهذه القواعد السابقة اذا طبقها قائد المركبة بكل دقة، فانه سيتمكن من دخول الطريق أو الخروج منه في سلام، لأنه سيكون متأكداً من خلوه من المارة أو من المركبات التي قد يصطدم بها اذا تسرع في الدخول أو الخروج من أحد الطرق الى الآخر دون ان يكون متأكداً من خلو الطريق الذي يرغب في الدخول اليه أو الخروج منه.

ويلاحظ في إحصائية الحوادث الصادرة عن ادارة مرور دبي عام ١٩٨٩ انه لم يتم تحرير أية مخالفات لمرتكبي الحوادث الناتجة عن السبب محل الدراسة رغم ان هذه الحوادث وصلت الى (٢٦٠٧) حادثة، وفي الغالب لم يتم تحرير سوى تقارير أو محاضر عقب وقوع هذا النوع من الحوادث، ولكن المفروض أن تحرر المخالفات قبل وقوع الحادث، وهو ما يمثل عنصراً من عناصر وقاية المجتمع من حوادث المرور.

أما بالنسبة للأعوام ٩٠، ١٩٩١، فإن مراقبة وضبط حركة السير في امارة دبي أولت إهتماما لهذا السبب من أسباب وقوع الحوادث، ولذا ظهرت في احصائية جميع الحوادث التي صدرت في العام الأول عدد ١١٠ مخالفة للسبب محل البحث، وازدادت في عام ١٩٩١ إلى ١٠٢١ مخالفة، رغم أن إجمالي عدد الحوادث في السنوات الثلاث يكاد يكون متقاربا، فهي على التوالي ٢٦٠٧، ٢٧٤٩، ٢٩٧٢ خلال الفترة من ٨٩ ـ ١٩٩١.

ونظراً لخطورة الحوادث التي تقع لهذا السبب، كما سبق أن رأينا، فيجب الاستمرار في تطبيق وتنفيذ القانون ضد المخالفين.

فاذا شاهد لرجل المرور مثلا، إحدى السيارات تدخل طريقا ما دون أن يتأكد سائقها من خلوه أو من صلاحيته للسير دون حوادث، فيجب عليه ايقافها

وتحرير مخالفة لقائدها. ويستطيع رجل المرور معرفة أن قائد السيارة لم يتأكد من خلو الطريق عندما يقوم هذا السائق بدخول الطريق وتكون هناك سيارة أو شخص ما في حالة عبور، وأنه كادت تقع حادثة لولا ان السيارة الأخرى أو هذا الشخص تمكن بسرعة من المرور من أمام السيارة التي دخلت الى الطريق دون التأكد من خلوه أو صلاحيته للمرور بسلام(١).

المبحث الرابع
عدم إحكام قفل الأبواب

أولاً : عرض المشكلة :

هناك بعض الحوادث المرورية التي تقع نتيجة الإهمال أو الخطأ أو النسيان كما سبق القول، من أمثلتها عدم احكام قفل ابواب السيارة، فقد يسهو على قائد المركبة أو من يركبون معه اغلاق باب أو اكثر من ابواب السيارة وخاصة الاطفال، ولا ينتبه الوالد او الوالدة الى ان الباب لم يغلق تماماً، وتنطلق السيارة، وتقع حادثة نتيجة فتح الباب الذي لم يغلق جيداً، فتصطدم به

---

(١) جاء في حكم محكمة استئناف أبوظبي في الاستئناف رقم ٢١١/٨٠ بتاريخ ٣/١٢/١٩٨٠ أنه «حيث ان الثابت من مخطط الحادث وتقرير الشرطة عنه أنه بينما كان ل. هـ - يقود السيارة رقم ٤٣٩١٩ عمومي في يوم ١٩٧٦/٨/٣١ خرج من طريق فرعي الى طريق رئيس دون ان يتأكد من خلوه واصطدمت به السيارة رقم ٣١٨٤٠ شحن عمومي التي كانت قادمة في الطريق، مما أدى الى حدوث أضرار بالسيارة الأخيرة، وبذلك تكون هذه الأضرار ناشئة عن خطأ الأول المتمثل في خروجه من الطريق الجانبي الى الطريق الرئيسي قبل التأكد من خلو الطريق الأخير، وينبني على ذلك التزامه بتعويض هذه الأضرار»، راجع عبدالله راشد هلال، مجموعة الأحكام، الجزء الثاني، الامارات العربية المتحدة، بدون سنة نشر، ص ٩٥٨.

السيارات القادمة من الخلف، أو يسقط احد الـركـاب من البـاب المفتـوح، وقـد يرتبك قائد السيارة عندما يشاهد الباب وقد فتح على مصراعيه فيفقد سيطرتـه على مقود السيارة، وقد ينحرف يسارا أو يميناً ويصطدم سيارات اخرى بجانبه أو أمامه، أو قد يوقف السيارة فجأة فتصطدم به سيارة قادمة من الخلف، وقد يقع الحادث ايضا عندما يحاول السائق قفل الباب اثناء السير فيميـل أو يحيـد بنظره عن الطريق المستقيم وفي هذه الاثنـاء قـد يقـع الحـادث دون أن يشعـر السائق نتيجة انشغاله بمحاولة قفل الباب المفتوح.

وفي أحيان أخرى يقوم السائق بتحميل ركاب في سيارته اكثـر من العـدد المقرر ولا يستطيع قفل الابواب باحكام، وتُفتح هذه الابواب نتيجة الضـغط عليها خاصة اثناء الدوران لليمين أو اليسار ويقع حادث نتيجة سقوط احد الركاب أو اصطدام سيارة بالباب الذي فتح اثناء السير.

ثانياً : مواجهة المشكلة :

ولتجنب وقوع حوادث لهذا السبب، يجب على السائق مراعاة مايلي :

١ ـ التأكد من احكام قفل الابواب قبل الانطلاق بالسيارة وبصفة خاصة اذا كان معه أطفال ويركبون بجانب الباب.

٢ ـ تجنب جلوس الاطفال بجانب الابواب خاصة في المقاعد الخلفية.

٣ ـ التأكد باستمرار من صـلاحيـة أبـواب السيـارة وانهـا تغلق وتفتـح بسهولة ودون أية معوقات.

٤ ـ اذا لاحظ السائق أن احد الابواب لم يغلق بـاحكـام يجب ان يـوقف سيارته بأمان على جانب الطريق وأن يلتزم بمراعاة أحكام التوقف اثنـاء السير التي تمت معالجتها فيما سبق.

٥ ـ تطبيق الحكم الذي جاء في المادة (٢١) من مشروع اللائحة التنفيذية التي أوجبت على كل من يدخل مركبة أو ينزل منها ان يراعي ألا يؤدي ذلك الى

تعريض غيره من مستعملي الطريق للخطر، وخاصة مراعاة عدم فتح أحد أبواب المركبة أو اغلاقه أو تركه مفتوحاً إلا بعد التأكد من أن ذلك لا يعرض مستعملي الطريق للخطر.

٦ ـ على قائد المركبة اذا لاحظ احدى السيارات تسير بالقرب منه وأحد أبوابها لم يغلق بأحكام، أن ينبه قائد هذه السيارة الى ذلك لكي يقوم باغلاقه. ويقع هذا الواجب من باب اولى على شرطي المرور عند مشاهدته سيارة في مثل هذه الحالة.

الفصل السابع

عبور الاشارات الحمراء

عرض المشكلة :

كما سبق أن ذكرنا فان العلاقة تكون عكسية بين عدد حوادث المرور وبين المخالفات التي يتم تحريرها لمن يخالفون قواعد المرور، وتظهر هذه العلاقة واضحة بالنسبة للحوادث التي التي تقع نتيجة عبور اشارات المرور الضوئية وهي حمراء، فقد بلغ عدد الحواث التي وقعت لهذا السبب في احصائية مرور دبي لعام ١٩٩١ (٢٠٤) حادثة، بينما بلغ عدد المخالفات التي تم ضبطها (٥٨٩٨) مخالفة، وهي رابع أعلى نسبة مخالفات في الاحصائية تأتي بعد المخالفات التي تم ضبطها بسبب السرعة الزائدة والوقوف في وسط الطريق والسوق بطيش وتهور على الترتيب.

ورغم النقص النسبي في عدد الحوادث التي وقعت بسبب المرور أثناء الاشارة الحمراء، إلا أن عدد الاصابات التي وقعت في هذه الحوادث تعتبر كبيرة نسبياً، فقد وصل عدد الحوادث التي نتج عنها إصابات (٨٠) حادثة وهي تمثل نسبة $\frac{١٠٠ \times ٨٠}{٢٠٤}$ = ٣٩,٢٪ بالنسبة لمجموع الحوادث التي وقعت لهذا السبب، وهذا يدل على خطورة ودموية الحوادث الناتجة عن عبور الإشارات الحمراء.

كما وصل عدد المصابين في هذه الحوادث الى (١٩٧) مصابا يمثلون نسبة ٩٦,٦٪ بالنسبة لمجموع الحوادث التي وقعت بسبب عبور الاشارة وهي حمراء، ويظهر لنا مدى ارتفاع هذه النسب، عند مقارنتها بالنسب المقابلة لها في حالة

الحوادث التي وقعت نتيجة عدم ترك مسافة أو الإهمال وعدم الانتباه وهي تمثل أكبر كمية من الحوادث التي وقعت في هذا العام.

ويوضح الجدول التالي النسبة المئوية للحوادث التي بها اصابات ومجموع المصابين في كل نوع من أنواع الحوادث الثلاث المشار اليها عام ١٩٩١ في امارة دبي.

جدول رقم (٢٩)
خطورة وجسامة عبور الاشارة الحمراء

السبب	إجمالي الحوادث	اصابات	حوادث الإصابات لاجمالي الحوادث	عدد المصابين	عدد المصابين لإجمالي الحوادث
عدم ترك مسافة	٨٥١٥	٢٤٦	٢,٩ ٪	٥٦٤	٦,٦ ٪
الإهمال وعدم الإنتباه	٦١٩١	٢٧٢	٤,٤ ٪	٤٤٧	٧,٢ ٪
عبور الاشارات الحمراء	٢٠٤	٨٠	٣٩,٢ ٪	١٩٧	٩٦,٥ ٪

المصدر : احصائية جميع حوادث الاصابات وبدون اصابات عام ١٩٩١ صادرة من قسم الهندسة وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي.

ويظهر الجدول السابق مدى خطورة وجسامة عبور الاشارات الحمراء، وتلك النسبة العالية من الاصابات التي تنتج عنها، وبالتالي يتعين اتخاذ كل ما يلزم لمنع الافراد المستهترين من الاستمرار في السير دون مبالاة بما اذا كانت الاشارة حمراء أم صفراء أم خضراء، وذلك بتركيب كاميرات في أماكن الاشارات المختلفة لضبط المخالفين وتشديد العقوبة عليهم.

ونظراً لأهمية وخطورة هذا السبب من أسباب حوادث السير، فإننا سنتناوله بشيء من التفصيل، ونعالج فيه تباعا موضوعات متعددة. تشمل

أسباب عبور الاشارات الحمراء، وأنواع الاشارات، ومدلولاتها والواجبات التي تفرض على سائقي السيارات في منطقة الاشارات، والمعالجة التشريعية لمسألة إشارات المرور.

أولاً : أسباب عبور الاشارات الحمراء :

إن عبور الطريق أثناء الاشارة الحمراء يحدث نتيجة أسباب عديدة أهمها:

١ ـ السرعة الزائدة :

فقد يقود الفرد سيارته بسرعة خطيرة، وتتغير الاشارة من صفراء إلى حمراء، ولا يتمكن السائق من ايقاف سيارته فجأة في منطقة الاشارة فيستمر في سيره، وقد يحدث التصادم بينه وبين السيارات القادمة من الاتجاه الآخر التي تنطلق بمجرد ظهور الضوء الاصفر أمامها.

٢ ـ الاهمال وعدم التبصر :

قد يكون السائق منشغلاً أثناء قيادته السيارة، وتكون الإشارة حمراء أو تتغير الى اللون الأحمر، ونظراً لعدم انتباهه للاشارة بسبب الانشغال وعدم تركيزه في القيادة، فإنه يستمر في السير، وغالبا ما يحدث تصادم بينه وبين السيارات القادمة من الاتجاه الآخر ينتج عنه تلفيات واصابات قد تكون خطيرة.

٣ ـ الاستهتار وعدم المبالاة :

وهناك البعض، خاصة الشباب وصغار السن، الذي يحلو له عبور الاشارة الحمراء، فبدلا من ان يهدىء من سرعته عندما يظهر الضوء الأصفر، وهو في مكان بعيد من منطقة الاشارة، أو التقاطع، فانه يزيد من سرعته، غير مبال بما قد يؤدي اليه تصرفه من نتائج خطيرة قد تكلفه فقد حياته وحياة الآخرين من المشاة أو مستقلي السيارات القادمة في الاتجاه الآخر.

٤ ـ الارهاق والتعب والنوم أثناء القيادة :

من أسباب تجاوز الاشارة الحمراء الحالة العضوية والنفسية التي يكون

عليها قائد المركبة، فالسائق المتعب والمرهق غالبا ما يفاجئه النعاس فلا يرى الاشارة الحمراء ويستمر في السير بنفس سرعته ويقع حادث تصادم خطير يروح هو وغيره من أطراف الحادث ضحية له.

٥ ـ السكر وتناول المخدرات والعقاقير المهدئة :

ومما لا شك فيه فان السكر أو تناول المخدرات أو العقاقير المهدئة، تجعل السائق غير قادر على التركيز أو حتى مجرد رؤية الطريق والانتظام والسير وقيادة السيارة بسلام، ولذلك فانه لا يكون قادراً على رؤية الاشارة الحمراء ويستمر في السير وفي خلال ثواني معدودة يقع حادث مروري مؤسف يروح هو وغيره ضحية له.

٦ ـ أسباب خارجة عن ارادة السائق :

هناك أسباب قد لا يكون للسائق سبب مباشر في حدوثها، كضعف الفرامل أو تلفها في منطقة الاشارة، فيحاول ايقاف السيارة فلا يستطيع وتستمر في السير رغم الاشارة الحمراء، ويحدث التصادم اذا لم يستطع مستعملو الطريق كلهم أو بعضهم في هذه اللحظة تجنب وقوعه وتلافيه.

من الممكن أيضا أن يكون السائق مصابا بعمى الألوان وهو يجهل ذلك، فلا يستطيع تمييز ألوان الاشارات بدقة، ويعبر الاشارة الحمراء وهو معتقد، نتيجة ما يعانيه من مرض، أنها لازالت صفراء، ويقع الحادث المروري بسبب هذا الظرف الخارج عن إرادته.

أيضاً قد يتباطأ السائق في عبور منطقة التقاطع عندما تكون الاشارة صفراء، وفي الوقت نفسه تأتي سيارة من الطريق المتقاطع، وبمجرد ان يظهر النور الاصفر امامها تسير بسرعة كبيرة وتصدم السيارات ذات السرعة البطيئة من جهة اليمين أو اليمين الخلفي.

ثانياً : أنواع الاشارات الضوئية :

توضع أعمدة الاشارات الضوئية في التقاطعات والدوارات الهامة لتنظيم

حركـة المـرور بهـا. ومعظم دول العـالم الآن تستخـدم الاشـارات الضـوئيـة الأوتوماتيكية، وقبل ذلك كانت تستخدم اشـارات ضـوئيـة ذات مفتـاح يـدوي يستعمله رجل المرور في غلق الطريق أو فتحه، بحسب حركة المرور وضـغطه في اتجاه معين، وسيولته أو عدم تكدسه في اتجاه آخر.

أما الاشارة الأوتوماتيكية فانها تعمل أوتومـاتيكيـا، دون تـدخـل رجـل المرور، ويمكن برمجتها بحسب حالة المرور، فيمكن إطالـة مـدة اللـون الأخضر في الاتجـاهـات التي تتميـز بضغط السيـارات فيهـا، وتخفيض هـذه المـدة في الاتجاهات التي يقل منها قدوم السيارات مثلا.

أيضـا هناك الاشارات الضوئية المتتالية، وهي التي تستعمل في التقاطعات المتتالية كالدوارات مثلا، فتبرمج هذه الاشارات، بحيث إذا سـارت السيـارة على سرعة محددة تجد الاشارة الخضراء مفتوحة لها في جميع التقاطعـات المتتـاليـة التي تمر بها، وهذا ما نجده في الاشارات الضوئية الأوتـومـاتيكيـة المـركبـة في دوارات امارة دبي، وهو ما يطلق عليه «الموجة الخضراء»، وبصفـة عـامـة فـإن الاشارات الضوئية يتم تصنيفها وفق وظائفها الى اشارات ذات زمن ثـابت، أي تعطي رسائلها بصورة منتظمـة يتم بـرمجتهـا، وفقـا لحجم المـرور والشكـل الهندسي للتقاطع الذي تنظم الاشارة عملية السير فيه. والنـوع الثـاني اشـارت الزمن المتغير وفقا للحجم المروري في التقاطع، والنوع الثالث اشارات ذات برامج متغيرة، ومن تطبيقاتها نظام الموجة الخضراء السابق الاشارة اليه، والنوع الرابع اشارات المشاة، والتي تتكون من اشارتي «سر» وقف، بالاضـافـة الى نـوعيـات خاصة من اشارات المرور الضوئية التي سيرد الحـديث عنهـا مثـل «الفـلاش» واشارات تنظيم استخدام الحارات، واشارات فتح الجسور، واشارات تقـاطعـات السكك الحديدية(١).

---

(١) راجع في تفصيل ذلك المقدم عمرو صلاح الدين جمجـوم: الـوسـائل الحـديثـة في تنظيم حركة المرور ودورها في رفع كفاءة المرور بشبكـة الطـرق، بحث ضمن ابحـاث النـدوة العلمية العشرين التي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض سنة ١٩٨٧، منشور في مؤلف «إدارة المرور»، الرياض، ١٤٠٩ هـ (١٩٨٩م)، ص ٨٣ ـ ١١٥.

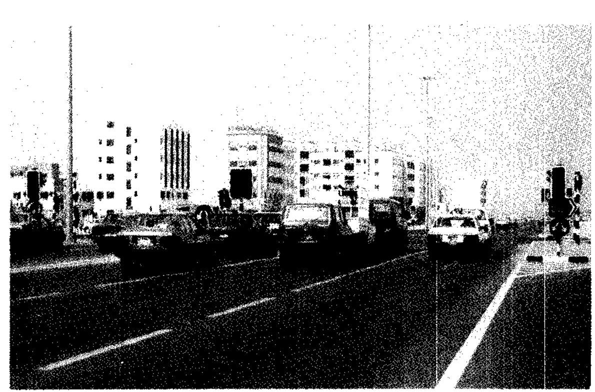
وعادة ما تركب اشارات المرور في أعمدة جانبية عادية أو أعمدة معلقة في منتصف أعلى الطريق (كما في مدينة أبـوظبي)، لكن أيـا كـانت طـريقـة تثبيت الاشارات، فانها تتضمن جميعها ثلاثة عدسات تركب طولياً فوق بعضـها بحيث يكون الأحمر إلى أعلى يليه الأصفر ثم الأخضر.

ثالثاً : مدلولات الاشارات الضوئية :

ونوضـح فميا يلي مدلولات الاشارات الضوئية المصطلح عليها دوليا:

١ ـ اللون الأحمر :

معناه قف وانتظر، لأن العبور يكون للسيارات في الشارع المتقاطع، ويجب ان يتم الوقوف قبل خط المشـاة بخمسـة أمتـار، وبحيث يمكن رؤيـة الاشـارة الضوئية بوضوح، ويفضل جذب فرملة اليد في الإشـارة الحمـراء تحسبـا لأي صدمة قد تأتي من الخلف وتدفع السيارة في وجه السيارات القادمة من الاتجاه الآخر.



شكل رقم (٤٨) وقوف السيارات أمام الإشارة الضوئية الحمراء

٢ ـ اللون الأصفر والأحمر :

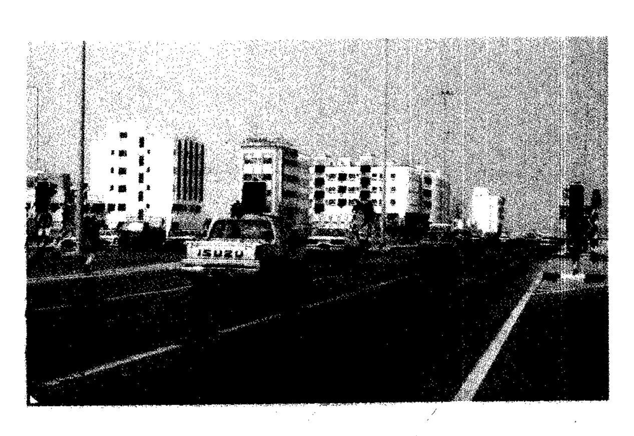
معناه فك فرملـة اليـد والتهيؤ للسير، ولكن يجب عـدم التحـرك إلا بعـد ظهور الضوء الأخضر والتأكد من خلو الطريق المتقاطع من سيارات تكـون قـد عبرت الإشارة الصفراء أو الحمراء بعد ظهورها.



شكل رقم (٤٩) اللون الأصفر والأحمر معا

٣ ـ اللون الأصفر :

معناه الاستعداد للوقوف، لأن الضوء الذي سيليه هو الضوء الأحمر، ويعتبر قطع الاشارة أثناء الضوء الأصفر مجازفة كما سبق القول، لكن يمكن مواصلة السير اذا كان السائق قد أجتاز خط الوقوف أثناء ظهور الضوء الأصفر.



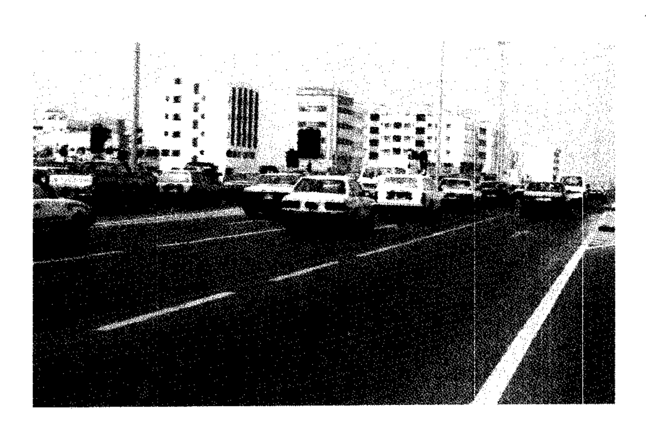
شكل رقم (٥٠) الاستعداد للوقوف عند ظهور الضوء الأصفر بعد الأخضر

٤ ـ اللون الأخضر :

ظهور هذا اللون معناه أن الطريق حر يمكن مواصلة السير فيه، لكن

يجب على السـائق ألا يعتمـد كليـة على الاشـارة، فيجب عليـه قبـل الشروع أو الاستمرار في السير أن يتأكد من خلو الطريق أمامه، فقد تكون هناك سيارة من الطريق المتقاطع قد قطعت الاشارة الحمراء، وإذا لم ينتبه إلى ذلك قد يقع حادث تصادم يكلفه هو ومن معه حياته.

أيضا اذا ظهر الضوء الأخضر، ولكن كان الطريق أمـام السـائق مكتظـاً، فيجب عليه الانتظار ولا يعتمد على أن الطريق أمامـه مفتـوحـاً، فـلا يجوز لـه السير حتى تمر السيارات التي أمامه، لأنه لو صمم على السير فانه سوف يزيد من عرقلة حركة المرور، وغالبا ما تحدث هذه المشكلـة بـالـدوارات خـاصـة في ساعة الذروة.

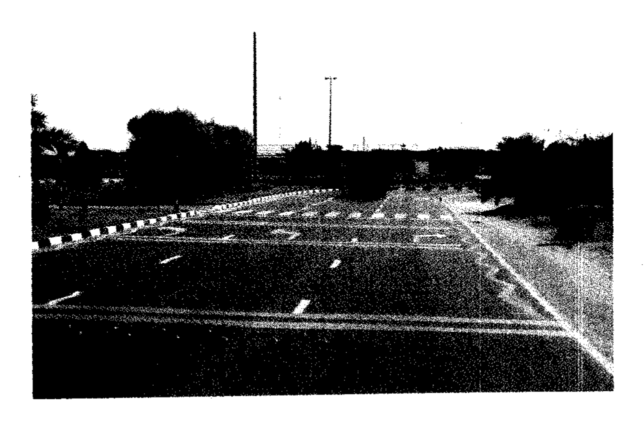


شكل رقم (٥١) مواصلة السير عند ظهور الضوء الأخضر

٥ ـ اللون الأصفر المتقطع :

معناه السماح بالمرور ولكن بحذر، فقد تكون منطقـة مشـاه، وقـد يعني السماح للسيارات الأخرى على التقاطع المقابل بالمرور في نفس الوقت، ولذا يجب السير بحذر لتفادي المشاة أو تفادي الاصطدام بالسيارات القادمـة من الاتجـاه الآخر في التقاطع، كما يستخـدم هـذا الضـوء في الامـاكن التي يجب لفت نظـر السائق فيها لخطر معين، كمنطقة عمل، أو منطقة تحويل المرور من مسربين إلى

مسرب واحد أو من ثلاثة الى اثنين أو واحد مثلا أو منطقة مشاة للمستشفيات والمدارس وغيرها.



شكل رقم (٥٢) اللون الأصفر المتقطع

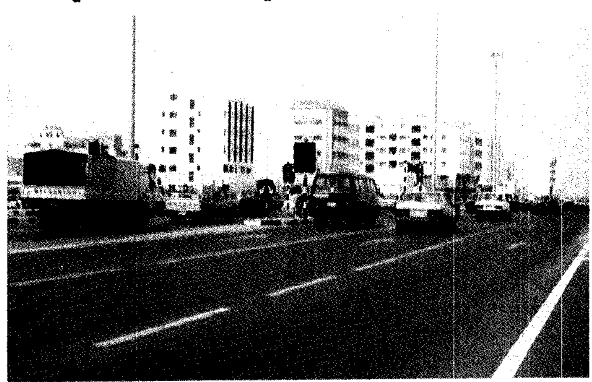
أما عند مداخل المطارات والجسور المتحركة وكذلك عند مداخل السكك الحديدية فتوضع اشارات ذات لون أحمر متقطع أو مزودة بأجراس لتنبيه السائقين بقدوم أحد القطارات أو أن الجسر لا زال مفتوحاً، ويجب التوقف تماماً عند هذه الاشارة وعدم السير الا بعد زوال الضوء الأحمر وتوقف الأجراس مع التأكد من خلو الطريق أثناء السير.

٦ ـ اشارة في شكل سهم :

قد تتخذ الإشارة الضوئية شكل سهم أخضر يتجه للأمام أو اليمين أو اليسار وهو يعني الاستمرار في السير للأمام أو لليمين أو لليسار بحسب اتجاه السهم، وقد يكون السهم باللون الأحمر في الاتجاهات السابقة ومعناه أنه لا يجوز السير للأمام أو اليمين أو اليسار بحسب اتجاه السهم.

والإشارات في شكل سهم غالبا ما تكون ملتصقة بجانب الاشارات العادية وذلك عندما يتفرع عن الطريق الرئيسي الذي تثبت عنده الاشارة العادية طريق فرعي تثبت جهته الإشارة في شكل سهم جهة اليمن أو جهة اليسار بحسب

اتجاه الطريق الفرعي، ولا تستطيع السيارات بـالطـريق الفـرعي الاستمـرار في السـير الا اذا كان السـهم أخضر، أما اشارة الطريق الرئيسي فقـد تكـون خضراء، وهنا يكون السير صـالحاً في الطريق الفرعي والطريق الرئيسي.



شكل رقم (٥٣) السير مسموح به في الطريق الرئيسي والطريق الفرعي

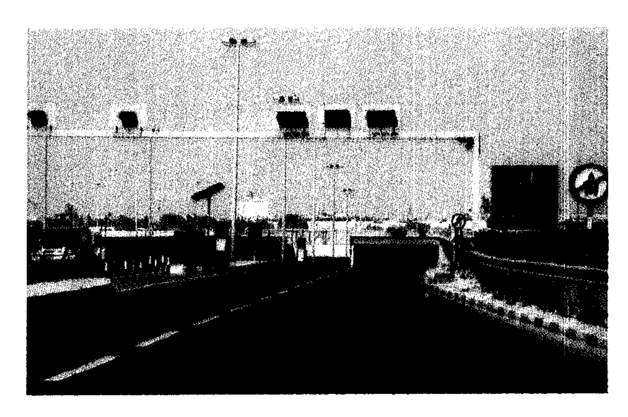
وفي بعض الأحيـان تكـون اشـارة الطـريق الـرئيسي حمراء، لكن اشـارة الطريق الفرعي خضراء، بمعنى وقوف السيـارات المتجهـة في الطـريق الـرئسي، بينما تستمر السيارات في الطريق الفرعي بالمسير جهة اليمين أو اليسار بحسب الأحوال. وقد يحدث العكس فتكون إشارة الطريق الـرئيسي خضراء أمـا اشـارة الطريق الفرعي فتكون حمراء.



شكل رقم (٥٤) السير مسموح به في الطريق الرئيسي دون الفرعي

٧ ـ أضواء مستعملة لكل طريق :

تستعمل هذه الإشارات خاصة عند مداخل الانفاق، ويكون الضوء الأحمر على شكل حرف (×) ويعني أن المرور ممنوع في هذا الاتجاه، أما الاتجاه الـذي يكون مسموحاً بالمرور فيه داخل النفق فيكون الضــوء أخضر على شكـل سهم رأسه إلى أسفل.



شكل رقم (٥٥) أضواء مستعملة لكل طريق

٨ ـ الاشارات الضوئية للمشاة :

للمشاة حق العبور عند ظهور الرجل الأخضر فقط.

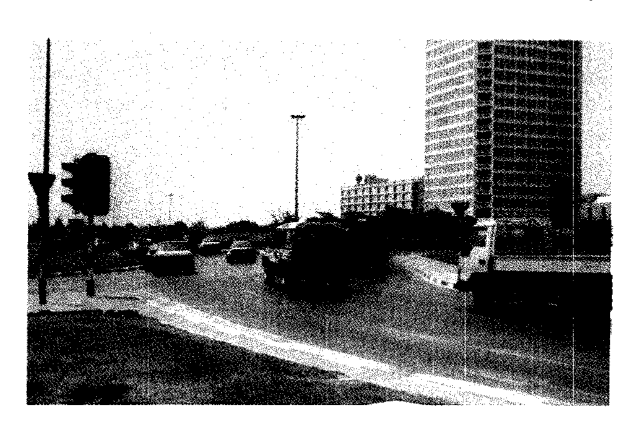


شكل رقم (٥٦) عبور المشاة عند ظهور الرجل الأخضر

٩ ـ الإشارات الضوئية المصحوبة بعلامات المرور :

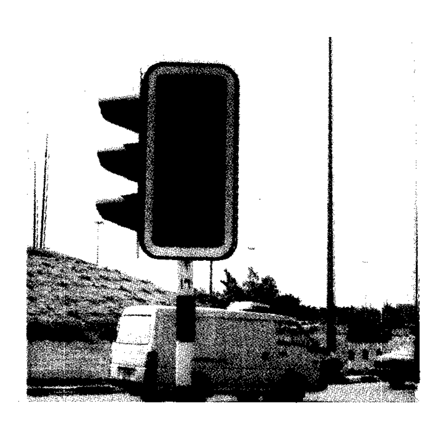
يبطل العمل بعلامات المرور اذا كـان الطـريق مجهـزاً بـاشـارات المـرور الضوئية.

فاذا كانت الاشارة خضراء وكان أمام السيارات القـادمـة عـلامـة افسـح الطريق فلا تعتبر هذه العلامة وتواصل السيارات سيرها.



شكل رقم (٥٧) الاولوية للاشارة الضوئية دون علامات المرور

ايضا إذا كان امام السيارات علامـة المعين الاصفـر الـدال على الأولـويـة وكانت الاشارة أمامها حمراء فيجب ان تقف ولا تعتبر العلامة.



شكل رقم (٥٨) وقوف السيارات أمام الاشارة الحمراء ولا اعتبار للأولوية بالدوار

أما إذا تعطلت الاشارات الضوئية فيعود العمل بعلامات المرور، كعلامة افسح الطريق، أو علامة طريق ذا أولوية.



شكل رقم (٥٩) عودة العمل بعلامات المرور عند تعطل الاشارة الضوئية

١٠ ـ الاشارات الضوئية واشارة رجل المرور :

القاعدة ان اشارات رجل المرور تبطل مفعول الاشارات الضوئية وعلامات الطريق وخطوط تنظيم المرور وكذلك قواعد السير.

واشارات رجل المرور نوعان :

أ ـ اشارات تعني الاستمرار في السير. ب ـ اشارت تعني التوقف :

أ ـ اشارات السير :

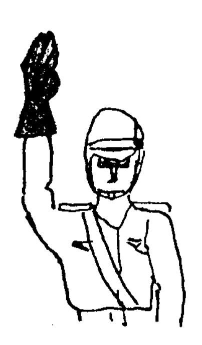
واشارات السير تكون على النحو التالي :

١ ـ رفع الذراع الأيسر عموديا في محاذاة المنكب، وتحريك الساعد من الأمام الى الخلف وهذه تعني السماح للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالاستمرار في السير.



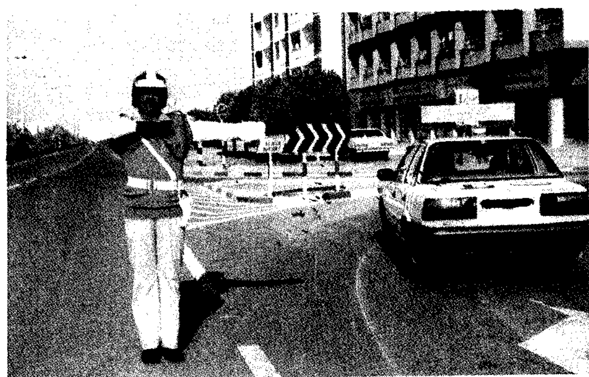
شكل رقم (٦٠) اشارة المرور للسيارات القادمة من الأمام

٢ ـ تحريك الساعد الأيمن من الخلف إلى الأمام، وهذه تعني السماح للسيارات القادمة من خلف رجل المرور بالإستمرار في السير.



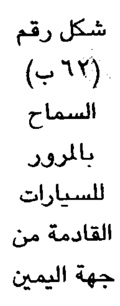
شكل رقم (٦١) اشارة المرور للسيارات القادمة من الخلف

٣ ـ رفع الذراع الأيمن أو الأيسر أفقياً في محاذاة الكتف، وتحريك الساعدين من الخارج إلى الداخل، ويعني ذلك السماح للسيارات القادمة من الجانبين بمواصلة السير.



شكل رقم (٦٢ أ) السماح بالمرور للسيارات القادمة من جهة اليسار





شكل رقم (٦٢ ب) السماح بالمرور للسيارات القادمة من جهة اليمين

ب ـ إشارات الوقوف :

وتكون اشارات الوقوف على النحو التالي :

١ ـ رفع الذراع اليسرى لأعلى مبسوطة الكف، وهذه تعني التزام السيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالوقوف.



شكل رقم (٦٣) : اشارة الوقوف للقادم من الأمام

٢ ـ رفـع الـذراع اليمنى أفقيـاً في محاذاة الكتف، وهــذه تعني وقــوف السيارات القادمة من خلف رجل المرور.



شكل رقم (٦٤) اشارة الوقوف للقادم من الخلف

٣ ـ رفع الذراع اليسرى الى اعلى والكف مبســوط، مـع رفـع اليـد اليمنى والعضل أفقيا على امتداد الكتف «أي الجمع بين الاشارتين الأولى والثانية، وهـذا يعني التزام السيارات القادمة من أمام وخلف رجل المرور بالوقوف.



شكل رقم (٦٥) استخدام الإشارتين معا

جـ - أمثلة للحالات التي يتم فيها ابطال عمل اشارات المرور الضوئية وعلامات الطريق وذلك بفعل اشارات رجل المرور :

وفيما يلي بعض الامثلة لهذه الحالة الأخيرة :

١ - تستمر السيارات في سيرها، رغم ان الاشارات الضوئية حمراء ورغم وجود علامة إفسح طريق، وذلك لأن اشارة رجل المرور تفيد أن الطريق حر.

٢ - وتقف السيارات رغم ان الاشارة الضوئية خضراء ورغم وجود علامة طريق ذي أولوية، فالاعتبار يكون لاشارة رجل المرور التي تفرض عليها ذلك.

٣ - كذلك يمكن أن تقف السيارات في مكان ممنوع الوقوف فيه إذا كانت اشارة رجل المرور تفرض عليها ذلك.

رابعاً : تصرفات قائدي السيارات عند المرور بالاشارات الضوئية:

هناك مجموعة من القواعد العامة التي يجب على قائدي المركبات مراعاتها، والتصرف على ضوئها عند المرور بالاشارات الضوئية، وكذلك يجب على رجل المرور الذي قد يكون موجوداً في منطقة الاشارة، الاشراف على تنفيذ هذه القواعد والتعليمات بكل دقة، وضبط السائقين المخالفين لها، لأن في ذلك وقاية للمجتمع من حوادث المرور القاتلة :

١ - الوقوف والانتظار عند ظهور اللون الأحمر، وان يكون الوقوف قبل خط الوقوف أو خط مرور المشاة، وفي مكان يستطيع منه قائد المركبة مشاهدة الضوء.

٢ - عند ظهور علامة المرور التي تنبه السائق عن وجود اشارات ضوئية على بعد (٢٠٠) متر، يجب تهدئة السرعة، فاذا شاهد الضوء الأخضر فإنه يستمر في السير، أما اذا شاهد الضوء الأصفر ولم يكن قد وصل الى ممر وقوف المشاة، أو خط الوقوف، فيجب عليه الوقوف، وألا يزيد من سرعته، فقد يظهر الضوء الأحمر وهو بعد لم يتمكن من عبور التقاطع رغم زيادة سرعته وبذلك يعرض نفسه وغيره لحادث سير مروع.

٣ ـ إذا اصبح السائق على ممر وقوف المشاة، وظهر الضوء الأصفر بعد الضوء الأخضر فعليه الاستمرار في السير حتى لا يربك من يسير خلفه، أو يسد طريق المشاة إذا وقف في هذه المنطقة.

٤ ـ إذا ظهر الضوء الأخضر وكان الطريق المقابل لا زال مكتظاً بالسيارات فعليه الانتظار لحين مرور السيارات التي أمامه ولا يعتد بالحق في المرور الذي يعطيه له الضوء الأخضر، لان ذلك غالبا ما يزيد في إرباك المرور وتكدس السيارات.

٥ ـ عدم تغيير خط السير، أي الانتقال من مسرب إلى آخر عند منطقة الاشارات الضوئية، لان فيه خطر محقق وتعطيل للآخرين.

٦ ـ إذا اخذ السائق مساراً خاطئاً وظهر أمامه الضوء الأخضر فعليه الاستمرار في هذا المسار حتى يفتح الطريق لمن خلفه من الذين يسيرون في مسارهم الصحيح.

خامساً : المعالجة التشريعية للاشارات الضوئية :

لم يتعرض قانون حركة السير في امارة دبي الى تنظيم السير في منطقة الاشارات الضوئية، وواجبات السائقين في هذا الخصوص. وتضمنت فقط المادة (٤) منه النص على أنه يجب على السائقين أن يطيعوا توجيهات افراد شرطة السير المرتدين لباسهم الرسمي وعلامات السير المعروضة لتنظيم حركة السير.

فإذا اعتبرنا ان الاشارات الضوئية تدخل ضمن علامات السير التي ورد النص عليها في المادة السابقة، فانه يجب على السائقين الالتزام بمدلولات الاشارات الضوئية التي تم توضيحها فيما سبق.

أما المواد من ١٢٥ ـ ١٢٧ من مشروع اللائحة التنفيذية، فقد نصت صراحة على الاشارات الضوئية ومدلولات الألوان الثلاثة التي تتضمنها، ووفقا للمادة (١٢٥) تكون الاشارات الضوئية لتنظيم سير المركبات على النحو التالي:

١ ـ النور الاحمر :

يعني وجوب وقوف المركبات وعدم تجاوزها.

٢ ـ النور الاحمر والاصفر معا :

ويعني الوقوف والاستعداد للحركة.

٣ ـ النور الاخضر :

يعني السماح للمركبة بالسير مع توخي الاحتياط، والاخذ بعين الاعتبار ضرورة أن يكون الطريق سالكاً.

٤ ـ النور الأصفر :

ويظهر بعد النور الاخضر ويعني انه يجب على المركبة أن تتوقف، ولا تتجاوز خط الوقوف، أو الخط الذي في مستوى عامود الاشارة الضوئية، أو تخطي منطقة عبور المشاة، وفي حالة عدم امكانه التوقف بأمان فللمركبة أن تستمر في السير مع اتخاذ الحيطة والحذر.

٥ ـ النور الاصفر المتقطع :

يعني امكان السير بالمركبة اذا كان الطريق خاليا مع اتخاذ الحيطة والحذر.

٦ ـ السهم الأخضر :

وشير الى اتجاهات المرور التي تدل عليها الاشارة وتسمح للمركبات بالسير فيها.

أما المادة (١٢٦) من المشروع فقد حددت مدلولات الاشارات الضوئية المخصصنة لعبور المشاة كالآتي :

١ ـ النور الأخضر :

يعني السماح للمشاة بعبور الطريق.

٢ ـ **النور الأصفر المتقطع :**

يعني عدم الشروع في عبور المشاة، وإتمام العبور اذا ما باشر المشاة عبورهم حينما كان ذلك مسموحاً لهم.

٣ ـ **النور الأحمر :**

يعني حظر عبور الطريق على المشاة.

ومن أجل المحافظة على اشارات وعلامات المرور، نظراً لأهميتها وضرورتها لضمان انسياب حركة السير، ومنع حوادث المرور، فقد نصت المادة (١٢٧) من المشروع على حظر الحاق أي ضرر بعلامات واشارات المرور وأجهزة توجيه المرور الاخرى أو تغيير معالمها أو مراكزها أو اتجاهها.

سادساً : موجز لإشارات المرور الدولية ودلالة كل منها وفقا للمعمول به في إدارة مرور دبي :

تعتبر اشارات المرور بمثابة لغة الطريق التي يجب على جميع مستعملي الطريق من سائقين وركاب ومشاة فهمها حتى يمكنهم تنفيذ دلالاتها والالتزام بها من أجل انسياب وسهولة حركة المرور وبما يحقق سلامتهم جميعاً من اخطار الحوادث المرورية التي يقع العديد منها نتيجة عدم فهم هذه الاشارات او عدم الالتزام بها.

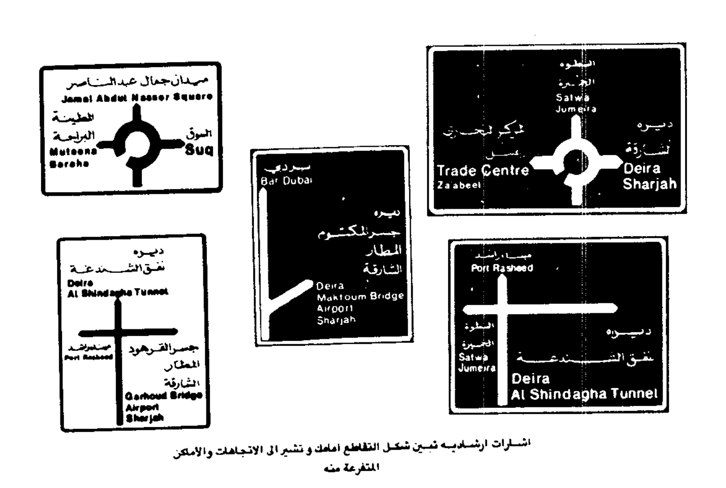
وبجانب اشارات المرور يوجد أيضا العلامات والخطوط الأرضية وهي التي عرضناها في الفصل الثاني الخاص بعدم الالتزام بخطوط السير.

أما بالنسبة لاشارات المرور فانها تنقسم عادة إلى الانواع التالية :

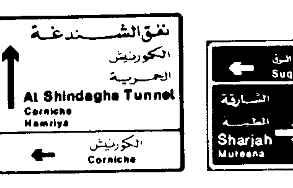
١ ـ **اشارات ارشادية :**

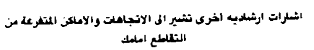
وهي عبارة عن إشارات تكتب وترسم على لوحات مستطيلة أو مربعة، والغرض منها اعطاء المعلومات لمستعملي الطرق وارشادهم إلى الاتجاهات

والمواقع المختلفة، كاتجـاه المـدن، ونقط التليفـونـات والاسعـاف والمستشفيـات ومحطات البترول، والمطاعم وجراجات اصلاح السيارات وغير ذلك مما يحتاجـه مستعملو الطريق، ولوحات الاشارات قد تكون خضراء ذات كتابة بيضاء، وهذه تستعمل عادة على الطرق الرئيسية، وقد تكون بيضاء ذات كتابة سوداء، وهذه تستعمل على الطرق الاخرى، واللوحات الارشادية كمايلي(١) :



اشارات ارشاديه تبين شكل التقاطع امامك و تشير الى الاتجاهات والاماكن المتفرعة منه




اشارات ارشاديه اخرى تشير الى الاتجاهات والاماكن المتفرعة من التقاطع امامك



اشارات ارشاديه توضع على تقاطعات الطرق وتشير الى الاتجاه والاماكن



اشاره ارشاديه تشير الى اسماء الاماكن (مع المسافات) التي تقود اليها الطريق

شكل رقم (٦٦) اشارات المرور الإرشادية

---

(١) راجع كتيب قواعد السير وآدابه الصادر عن شرطة دبي، مرجع سابق، ص ٦٩ ومابعدها.

٢ ـ اشارات الامر الالزامية :

وهذه تكون مستديرة الشكل غالبا، والحمراء منها تكون للمنع او لانتهاء المنع، والزرقاء منها توضع لبيان الاتجاهات الاجبارية أو الالزامية التي يجب على مستعملي الطريق اتباعها، وهي كما يلي(١) :



شكل رقم (٦٧) اشارات الأمر الإلزامية

---

(١) المرجع السابق، ص ٦٩ وما بعدها.

٣ ـ اشارات تحذيرية :

وهذه تكون مثلثة الشكل غالبا، وتستخدم لتحذير مستعملي الطـريق من الاخطار وتوضع على بعد حوالي ١٥٠ مترا على الأقل من منطقـة الخطـر، لـذلك يجب تخفيف السرعة عند مشاهدتها، وهي عبارة عما يلي(١) :


٢٠١
امامك تقاطع طرق


٢٠٢
امامك ملتقى مع شارع رئيسي


٢٠٣
امامك ملتقى مع شارع فرعي


٢٠٤
امامك ملتقيات متجاوره


٢٠٥
امامك دوار


٢٠٦
حد الارتفاع امامك


٢٠٧
امامك منعطف لليمين (الى اليسار اذا كانت الاشاره معكوسه)


٢٠٨
امامك منعطفات


٢٠٩
طريق فردي ذو اتجاهين


٢١٠
امامك تقاطع مع طريق فردي ذي اتجاهين


٢١١
امامك مركبات تدخل الشارع من اليمين


٢١٢
امامك مركبات تدخل الشارع من اليسار


٢١٣
امامك انتهاء الشارع المزدوج


٢١٤
امامك الطريق يضيق من الجهة اليمنى


٢١٥
امامك الطريق يضيق من الجهة اليسرى


٢١٦
امامك الطريق يضيق من الجهتين


٢١٧
امامك مرتقى حاد


٢١٨
امامك منحدر حاد


٢١٩
اطفال


٢٢٠
امامك منطقة عبور للمشاه


٢٢١
امامك اشارات ضوئية


٢٢٢
امامك فتحة للدوران


٢٢٣
امامك اسلاك كهربائية معلقه


٢٢٤
امامك جسر متحرك


٢٢٥
امامك رصيف ميناء او ضفة نهر

شكل رقم (٦٨) اشارات تحذيرية

(١) المرجع السابق، ص ٦٩ وما بعدها.



٢٢٦
امامك نفق



٢٢٧
حيوانات



٢٢٨
منطقة طيران منخفض



٢٢٩
احتمال تساقط صخور



٢٣٠
خفف السرعة الان



٢٣١
تحويل حاد في الطريق الى اليسار
(الى اليمين اذا كانت الاشارة معكوسة)



٢٥٠
امامك اعمال طرق



٢٥١
امامك اخطار اخرى



٢٥٢
مطبات او طريق غير مستويه



٢٥٣
امامك تحويل الى الاتجاه المعاكس من طريق مزدوج



٢٥٤
الممر الايسر مغلق امامك



٢٥٥
الممر الايمن مغلق امامك



٢٥٦
امامك ممرين مغلقين على اليمين
(على اليسار اذا كانت الاشاره معكوسه)



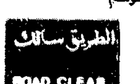
٢٥٧
حصاة متطايره

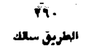


٢٥٨
طريق زلق



٢٥٩
تحويل حاد في الطريق الى اليسار
(الى اليمين اذا كانت الاشاره معكوسه)

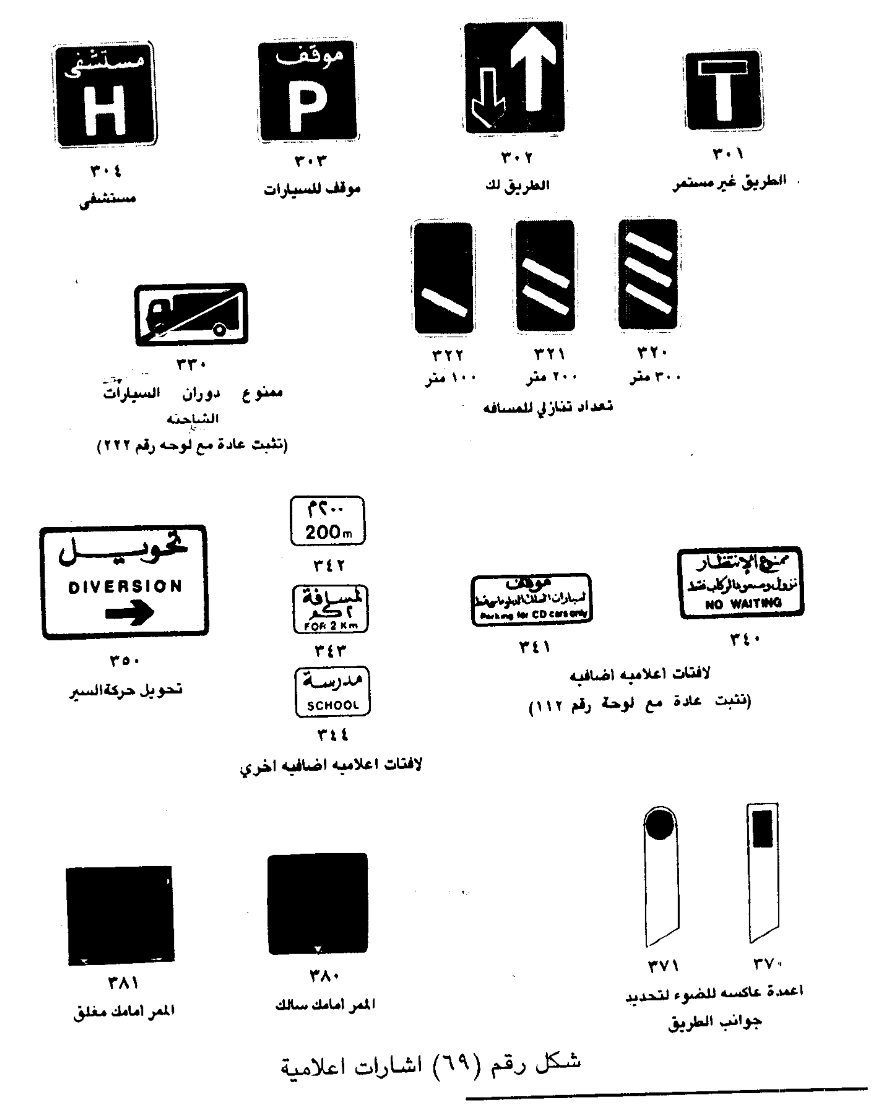


٢٦٠

الطريق سالك

تابع شكل رقم (٦٨) اشارات المرور التحذيرية

٤ ـ إشارات اعلامية (مستطيلة الشكل غالباً) :

وهي مثل الاشارات الارشادية تهدف الى اعلام مستعملي الطريق بأحوال الطريق وهي كالآتي(١) :



شكل رقم (٦٩) اشارات اعلامية

---

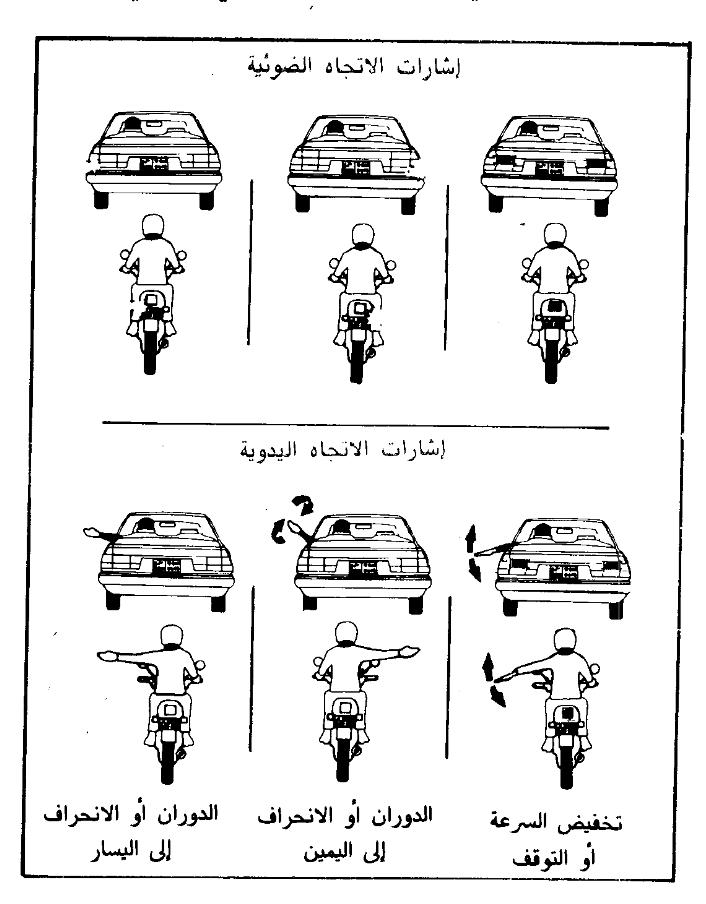
(١) المرجع السابق، ص ٦٩ وما بعدها.

٥ ـ الاشارات الضوئية :

وهذه سبق الحديث عنها تفصيلا.

٦ ـ اشارات الاتجاه الضوئية واشارات الاتجاه اليدوية :

وهذه يستخدمها قائد المركبة أو الدراجة النارية أو الهوائية لإعلام الآخرين بقصده والحركة التي ينوي القيام بها، وهي كما يلي(١):



شكل رقم (٧٠) اشارات الإتجاه الضوئية واليدوية

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ١٧.

الفصل الثامن

مخالفة قواعد الدوران وافضليات المرور

إن العديد من حوادث المرور يقع نتيجة مخالفة السائقين عن عمد أو غير عمد لقواعد افضليات أو أولويات المرور خاصة عند التقاطعات.

ومن المخالفات التي تقع نتيجة عدم مراعاة هذه القواعد ما يلي :

- عدم التقدير لمستعملي الطرق.
- عدم افساح الطريق.
- دخول الشارع قبل التأكد.
- الإهمال وعدم الانتباه.

وكل هذه المخالفات تقع في حقيقة الامر في نطاق عدم مراعاة الافضلية وأولويات المرور، وينتج عنها العديد من الحوادث التي وصلت في احصائية عام ١٩٩١م الصادرة عن ادارة مرور دبي الى ما يزيد عن (١٠٠٠٠) حادث مروري نتج عنها العديد من الوفيات والاصابات البليغة والمتوسطة(١).

ونظراً لأهمية هذا الموضوع فاننا سنتناوله بشيء من التفصيل في الموضوعات التالية :

---

(١) راجع احصائية جميع الحوادث الاصابات وبدون اصابات الصادرة عن ادارة مرور دبي عام ١٩٩١، ص ١١٨.

ـ عبور التقاطعات.

ـ قواعد الافضليات.

ـ المعالجة القانونية لعبور التقاطعات وافضليات المرور.

وسوف نخصص لكل موضوع من هذه الموضوعات مبحثاً مستقلاً فيمايلي:

المبحث الأول
عبور التقاطعات

ان تلاقي السيارات عند مفترق الطرق أو التقاطعات واختلاف وجهات سيرها يجعلها تتقابل في نقاط تسبب العديد من الحوادث في حالة السير بسرعة ودون انتباه في اتجاه هذه التقاطعات أو المفارق أو في حالة عدم وجود قواعد عامة تنظم المرور عند هذه التقاطعات يلتزم السائقون باتباعها واحترامها.

أيضا هناك قواعد خاصة يجب على السائقين أن يلتزموا بها عند التقاطعات التي تأخذ شكل الدوارات أو عند الدوران الى اليسار أو الى اليمين للدخول في تقاطع معين، وسوف نعالج كل هذه القواعد تباعاً فيما يلي :

أولاً : قواعد السير عند تقاطعات الطرق :

إن أول قاعدة يجب مراعاتها في هذا الصدد، هو أن يلتزم قائد المركبة بأن يقلل من سرعة مركبته عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعات، ذلك أن تقليل السرعة يمكن من مراقبة الطريق الجديدة التي يرغب في الدخول اليها، أو تجاوزها، فيتأكد من خلوها من السيارات أو المارة، وتتم عملية الدخول أو السير بسلام.

اضافة إلى تقليل السرعة، على قائد المركبة مراعاة القواعد التالية عند الاقتراب من المفارق والتقاطعات(١) :

١ ـ على السائق أن يقرر كيف يريد أن يتوجه بسيارته قبل الوصول إلى التقاطع، حتى يكون على بينة من أمره، فلا يرتبك في اللحظة الاخيرة ويسبب إرتباكا لغيره، فيجب أن يقرر هل يريد التوجه يساراً أم يميناً أم السير في اتجاه مستقيم.

٢ ـ يجب أن يكون مستعداً للوقوف فجأة وفي أية لحظة.

٣ ـ بعد التأكد من سلامة الدخول عليه المرور بسرعة ودون تردد، لأن التردد عند تقاطع الطرق كثيراً ما يسبب الحوادث والمصادمات.

٤ ـ أن يكون شديد الحذر حين اقترابه من تقاطعات الطرق وان يتأكد من ان سرعته وموقعه يتناسبان مع حالة الطريق وسائر الظروف المحيطة الاخرى.

٥ ـ عند اقترابه من تقاطع طرق عليه ان ينتبه الى الإشارات والعلامات الموجودة على الطريق، فاذا كان أمامه اشارة افسح الطريق، فعليه ان ينتظر حتى تمر المركبات التي تسير على الطريق الرئيسي، أما اذا كان الطريق الرئيسي خاليا فبامكانه الاستمرار في السير ولكن بحذر.

٦ ـ إذا كان أمامه خط متواصل أو اشارة «قف» أو الاثنين معا فعليه أن يوقف مركبته عند خط الوقوف.

٧ ـ بعد التوقف عند مدخل التقاطع لا يبدأ بالحركة مرة أخرى حتى يتأكد انه لن يسبب اية خطورة لنفسه أو لغيره وأنه لن يعرقل حركة المرور على التقاطع.

---

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٣٥ وما بعدها.

٨ ـ في حالة توقفه عند تقاطع الطرق وانتظاره الفترة المناسبة لمعاودة الحركة، عليه ان يلاحظ الإشارات التي يعطيها السواقون القادمون من الاتجاهات الاخرى بقصد الدوران الى اليمين أو اليسار وان ينتظر الى أن يتأكد من نيتهم، فقد تكون اشاراتهم قد اعطيت بطريقة السهو أو الخطأ.

٩ ـ إذا كان التقاطع مراقباً من قبل شرطي مرور، فعليه التقيد باشاراته فقط حتى لو توفرت على التقاطع لوحات وإشارات مرورية اخرى.

١٠ ـ إذا توفرت الإشارات الضوئية على الطريق:

أ ـ عليه ألا يستمر في المسير عبر التقاطع حتى يتأكد من مقدرته على الخروج منه بسلامة حتى ولو كانت الاشارة خضراء.

ب ـ ان يمتنع عن السير عبر التقاطع أو الدوران الى اليمين أو اليسار حينما يظهر الضوء الاحمر والأصفر معا. وألا يبدأ بالحركة قبل ظهور الضوء الأخضر.

جـ ـ إذا كان التقاطع مزود بممر مخصص للدوران لليسار أو اليمين عليه التقيد بالاشارة الخاصة بهذا الممر.

د ـ حينما يتوجب وقوف السائق عند الإشارات الضوئية، فيجب ان يقف خلف خط الوقوف الابيض المتواصل المرسوم على سطح الطريق.

١١ ـ إذا كان السائق قادما من طريق فرعي خاص، وينوي الدخول الى الطريق العام، أو اذا كان قادما من طريق غير مرصوف للدخول في طريق مرصوف، فعليه أن يقف ويسمح لمرور المركبات القادمة على هذا الطريق، وأن لا يسرع في الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق وعدم تعريض نفسه أو غيره لأي خطر.

١٢ ـ على السائق أن يتنازل عن حق استمراره في السير أو أية أولوية أخرى طبقاً لقواعد المرور، إذا اقتضت ذلك ظروف حركة السير. وأن يجعل قصده بالتنازل واضحا لتجنب الارتباك وعرقلة السير.

ثانياً : قواعد السير في الدوارات :

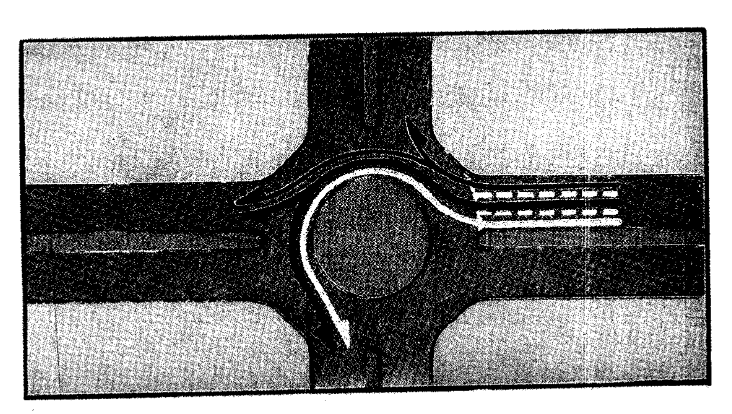
هناك مجموعة من القواعد التي يجب على قائدي المركبات مراعاتها عند الدخول الى السير في الدوارات، وأهم هذه القواعد ما يلي(١) :

١ ـ قبل الدخول الى الدوار يجب على السائق أن يفسح الطريق للمركبات القادمة من اليسار، ولكن يستمر في المسير اذا كان الطريق سالكاً.

٢ ـ إذا كان المدخل إلى الدوار مقسمًا الى ثلاث ممرات فتتبع القواعد التالية الا اذا كانت علامات المرور تقتضي غير ذلك :

أ ـ إذا كان يقصد الدوران الى اليمين، على السائق أن يختار الممر الأيمن قبل الوصول الى الدوار بمسافة كافية ويلزم هذا الممر طوال المدة وحتى خروجه من الدوار.

ب ـ إذا كان يقصد الاستمرار في اتجاهه الاصلي: فله حرية اختيار الممر الأيمن أو الممر الاوسط. وان يلزم الممر الذي قرر إختياره حتى يخرج من الدوار، وفي كلا الحالتين عليه الإنتباه إلى الإشارات التي يعطيها السواقون أمامه، وإلى حركة المركبات من حوله.



شكل رقم (٧١) إذا كان المدخل إلى الدوار مقسمًا إلى ثلاث ممرات

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٣٩ ومابعدها.

جـ ـ إذا كان يقصد الدوران الى اليسار: فله حرية إختيار المـر الأوسط أو المر الايسر، لكن يلزم المر الذي قـرر إختيـاره حتى يخرج من الـدوار، وان ينتبه الى الإشارات التي يعطيها السواقون أمامه وإلى حركة المركبات من حوله.

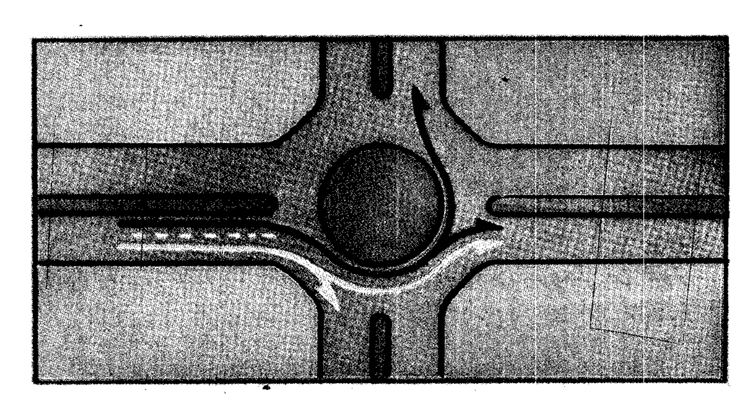
٣ ـ إذا كان المدخل الى الدوار مقسم الى ممرين فتتبع القواعد التالية :

أ ـ إذا كان يقصد الدوران الى اليمين : يقترب من الدوار مستعملا المر الايمن ويبق في ذلك المر حتى يخرج من الدوار.

ب ـ إذا كان يقصد الاستمـرار في اتجـاهـه الاصلي : يقترب من الدوار مستعملا المر الايمن، ويبقى في ذلك المر اذا كان مازال ضمن منطقة الدوار.

أما إذا كان الدوار خاليا من المركبات الأخرى، فبامكانه إستعمال أي ممر مناسب عبر الدوار.

جـ ـ إذا كان يقصد الدوران الى اليسار: يقترب من الدوار مستعملا المر الايسر ويلزم هذا المر خلال وجوده ضمن منطقة الدوار.



شكل رقم (٧٢) إذا كان المدخل إلى الدوار مقسمًا إلى ممرين

٤ ـ إعطاء الاشارات على الدوار :

أ ـ في حالة الدوران إلى اليمين، يعط السائق اشارته اليمنى قبل الدخـول إلى الدوار وحتى خروجه منه.

ب - في حالة الاستمرار في الاتجاه الاصلي، يعط اشارته بعد مروره عن المخرج الذي يسبق طريق خروجه من الدوار.

جـ - في حالة الدوران الى اليسار يعط اشارته قبل دخوله الى منطقة الدوار وابقاء الاشارة حتى يمر عن المخرج الذي يسبق طريق خروجه من الدوار، وعندها يلغ الاشارة، ويعط إشارة الدوران الى اليمين بدلا منها.

٥ - أن يكون حذراً من وجود الدراجات والسيارات الشاحنة التي تضطر أن تسلك ممرا يختلف عما ذكر سابقاً، سواء كان ذلك على مدخل الدوار أو في منطقة الدوار نفسها.

ثالثاً : قواعد الدوران إلى اليسار :

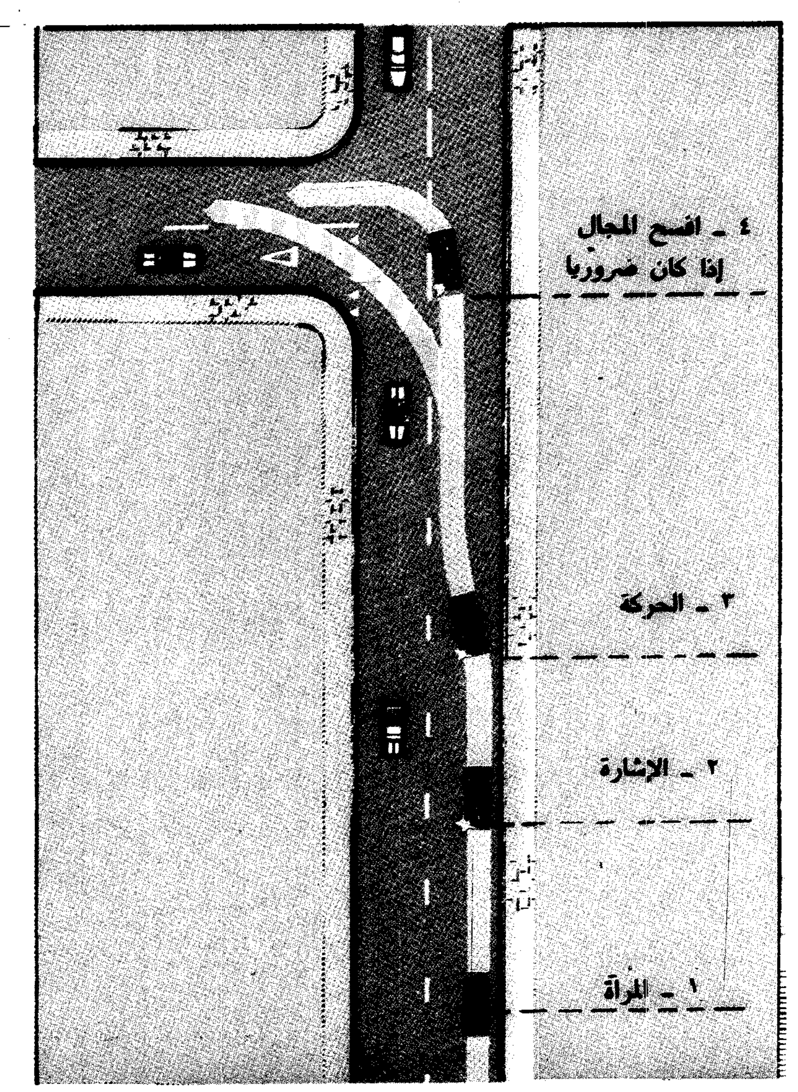
في حالة الدوران الى اليسار يجب أن تطبق التعليمات التالية :

١ - قبل الدوران إلى اليسار على السائق إستعمال المرآة العاكسة للتأكد من موقع وحركة المركبات التي تتبعه، وبعد أن يتأكد من سلامة الوضع، يعط اشارة الدوران إلى اليسار، وتوقف مركبته بمحاذاة خط الوسط وموازية له من الجهة اليمنى (كما يظهر في الرسم) أو في المكان المخصص للدوران، بشكل يفسح المجال للعربات التي تتبعه، أن تمر على يمينه إذا كان ذلك ممكنا وتتسع الطريق لذلك.

٢ - أن يراقب حركة المركبات القادمة من الإتجاه المقابل، وينتظر حتى تتوفر الفرصة المناسبة لاتمام الدوران بسلامة ملتزما أقصى حدود اليمين خلال عملية الدوران.

٣ - الإنتباه لوجود المشاة في الطريق التي يدور اليها وإعطائهم المجال للعبور.

ويوضح الشكل التالي خطوات الدوران إلى اليسار من طـريق فـردي ذي اتجاهين(١).

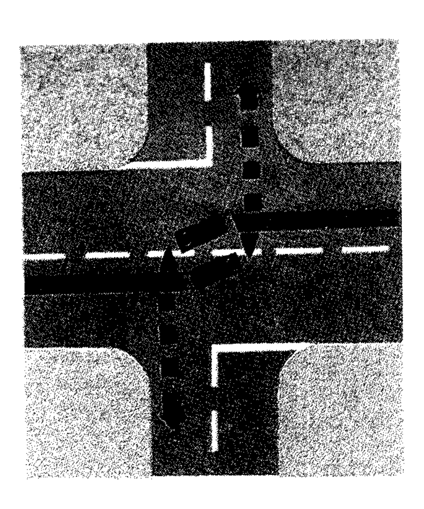


شكل رقم (٧٣) الدوران إلى اليسار من طريق فردي ذي إتجاهين

---

(١) المرجع السابق، ص ٤٢.

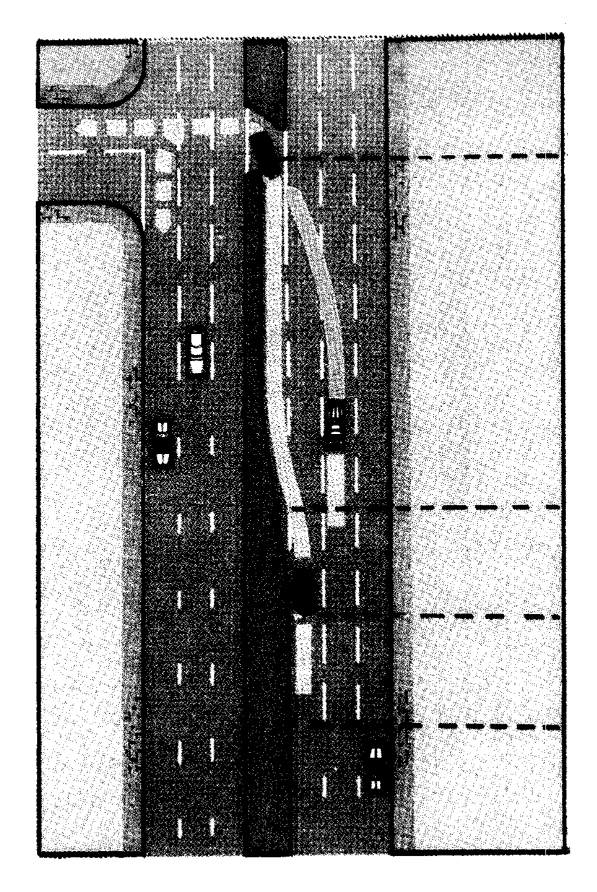
٤ ـ في حالة الدوران الى اليسار على تقاطع طـرق، في نفس الـوقت الـذي يقوم فيه سائق آخر قادم من الاتجاه المقابل بالدوران الى يســاره، على الســائق اختيار مكان انتظاره، بحيث يمكنه إتمام الدوران من خلف المركبة الأخـرى، إلا اذا كان تخطيط التقاطع أو اشارات المرور تقتضي غير ذلك. وان ينتبه في جميـع الحالات إلى حركات المركبات القادمة على الطريق الذي يغادره.



شكل رقم (٧٤) الدوران إلى اليسار على تقاطع طرق

٥ ـ في حالة الدوران يساراً من طريق مزدوج، عليـه الـوقـوف في فتحـة الفاصل الوسطى إذا وجد وينتظر إلى ان يتمكن من أن يقطع الشطر الثـاني من الطريق بسلامة.

ويوضح الشكل التالي خطوات الدوران الى اليسار على طريق مزدوج :



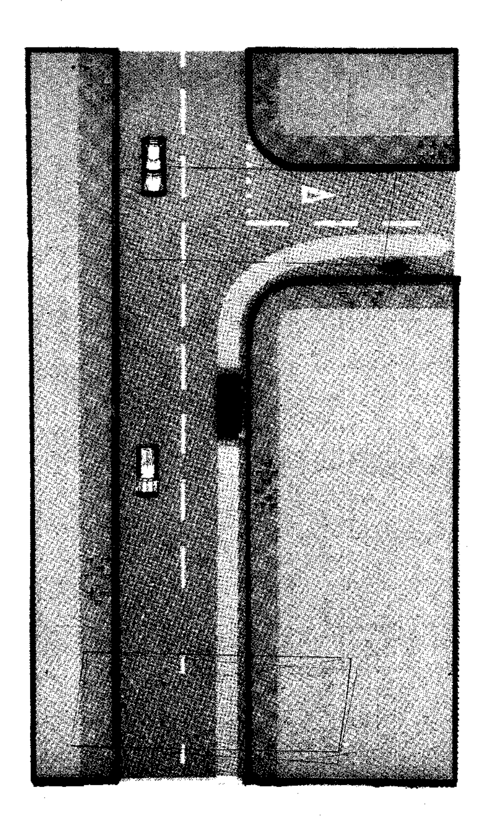
شكل رقم (٧٥) الدوران إلى اليسار على طريق مزدوج

رابعاً : قواعد الدوران الى اليمين :

في حالة الدوران إلى اليمين، تطبق القواعد التالية :

١ ـ قبل الدوران الى اليمين بمدة كافية يجب استعمال المرآة العاكسة للتأكد من حركة السير في الخلف ثم اعطاء اشارة الدوران الى اليمين.

٢ ـ التزام الجانب الايمن من الطريق بقدر ما تسمح ظروف الطريق وطول العربة التي يقودها، وأن يحذر من وجود الدراجات أو المشاة على يمينه، ويفسح المجال للمشاة اذا كانوا يعبرون الطريق التي يدور اليها.



شكل رقم (٧٦) يجب الاستعداد لتجنب المشاة وراكبي الدراجات عند الدوران

المبحث الثاني

افضليات المرور

يقصد بأفضليات المرور أحقية سيارة معينة في الاستمرار في السير في طريق معين، والتزام السيارات التي في طريق أو طرق أخرى بالانتظار لحين مرور السيارة المتمتعة بالافضلية.

وهناك مجموعة من القواعد التي تبين أفضليات المرور، أي السيارة التي يكون لها الحق في الاستمرار في السير دون توقف أو انتظار، والسيارة التي يجب عليها التوقف والانتظار لحين مرور السيارة الأولى.

أولاً : قواعد الافضلية :

١ ـ على قائد المركبة القادمة من طريق جانبي أو فرعي، ويتأهب للدخول في طريق رئيس، أن يسمح أولاً بمرور المركبات القادمة من الطريق الرئيسي، ولا يشرع في الدخول إلا بعد التأكد من خلو الطريق من المشاة، ومن أن المرور لن يتعرض للخطر.

وتسمى هذه القاعدة بقاعدة أولوية المرور لسائق المركبة أو المركبات الموجودة في الشارع الرئيسي.

ويحدد الشارع الرئيسي كما يلي :

أ ـ بقرار من لجان السير.

ب ـ بالعلامات المرورية التي تضعها الجهات المختصة على الطريق التي تربط بين المدن، فبعد التقاطع يستمر رقم الطريق أو الشارع الذي كان يسير عليه السائق.

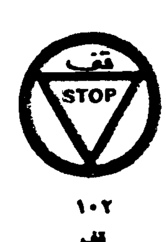
جـ ـ كل طريق يربط بين مدينتين في الدولة تعتبر طريقاً رئيسياً.

د ـ علامة الطريق ذات الشكل المعين وبأرضية صفراء وإطار أبيض تحدد الطرق الرئيسية.

هـ ـ تتحدد الطرق الفرعية التي لا يكون بها أولوية مرور بمثلث أحمر رأسه لاسفل أو بواسطة كلمة «قف» على ارضية مثمن أحمر، أو دائرة بيضاء باطار احمر وبداخلها مثلث مقلوب باطار احمر ومكتوب بداخلها كلمة «قف» كما في الاشكال التالية(١) :



١٠١
قف



١٠٢
قف


١٠٣
افسح الطريق



١٠٤
افسح الطريق

شكل رقم (٧٧) علامات تحديد الطرق الفرعية

٢ ـ أولوية المركبة القادمة من طريق مرصوف على المركبة القادمة من طريق غير مرصوف.

٣ ـ إذا تساوت الطرق في المرتبة أو كان في الموقع دوار، تكون الافضلية للسيارات القادمة من اليسار، فيجب على سائقي السيارات اعطاء الافضلية بالمرور للسيارات القادمة من جهتهم اليسرى.

---

(١) قواعد السير وآدابه، المرجع السابق، ص ٧١.



شكل رقم (٧٨) الأولوية للسيارات القادمة من اليسار

٤ ـ تكون الأفضلية دائمًا للسيارات الموجـودة في الـدوار، وعلى المـركبـة المتجهة الى الدوار أن تنتظر عند مدخل الدوار لحين التأكد من خلوه، والقاعدة في هذه الحالة هو افساح الطريق للسيارات القادمة من اليسـار.



شكل رقم (٧٩) الأولوية للسيارات الموجودة في الدوار

٥ ـ تكون الافضلية للسيارات العابرة على الطرق المعدة للسرعات العاليـة (الاوتو ستراد)، وتحدد بوجود العلامات الدالة على ذلك.

٦ ـ تكون الافضلية للسيارات التالية :

أ ـ مركبات الحريق اثناء قيامها بالواجب.

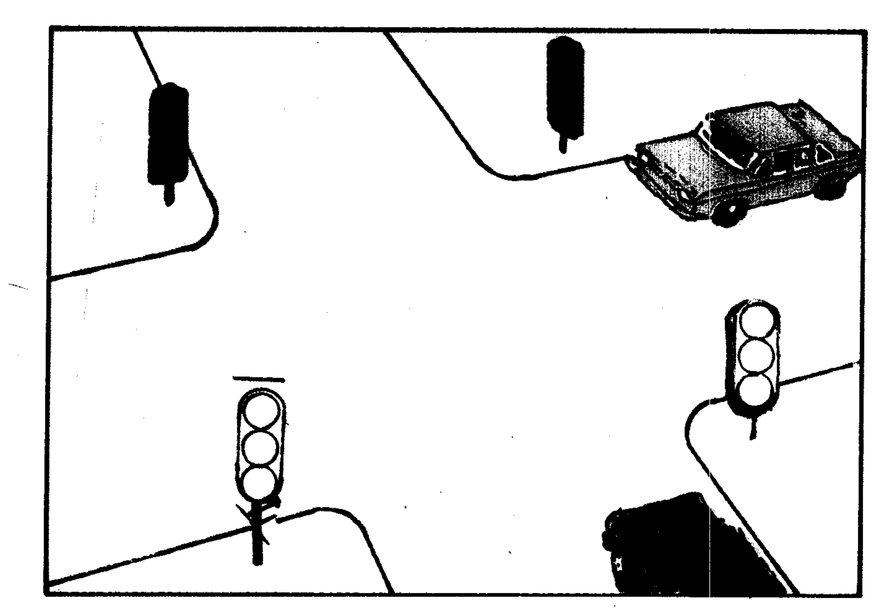
ب ـ المركبات المعدة لنقل المرضى والجرحى اثناء قيامها بمهامها.

جـ ـ المركبات العسكرية في حالة سيرها بصورة القوافل.

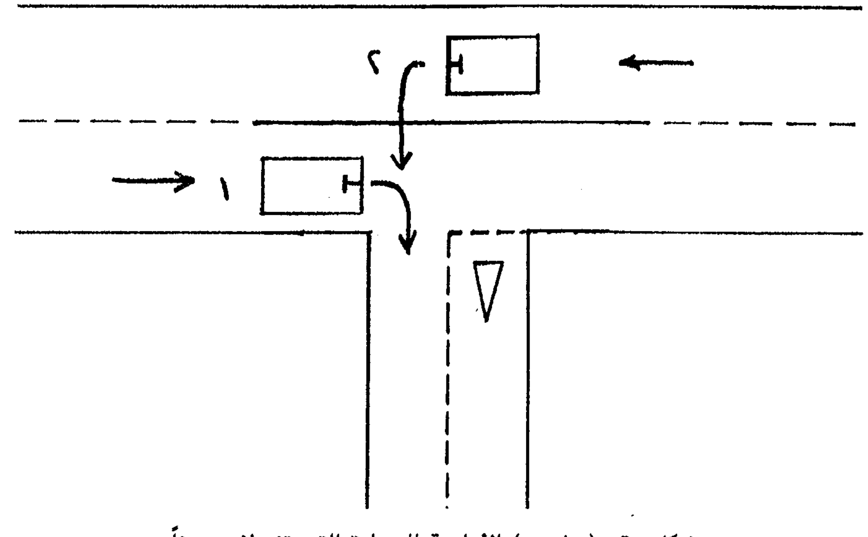
د ـ مركبات الشرطة لدى استعمالها زامور الخطر.

وفي هذه الحالة يجب على مستعملي الطريق افساحه لمرور مركبات الطوارىء، (كالدفاع المدني ـ الاسعاف ـ الشرطة) اثناء تحركها متجهة للقيام بخدمة طارئة عاجلة، ولهذه المركبات أن تستعمل اجهزة تنبيه صوتية ذات انغام خاصة بها، وكذلك اجهزة ضوئية ذات لون احمر أو أزرق، يشع لمسافة لا تقل عن ٥٠ متراً، ولقائد هذه المركبات اثناء اتجاهها لمكان القيام بالخدمة عدم التقيد عند الضرورة بقواعد المرور وإشاراته وعلاماته، بشرط بذل أقصى العناية والحرص اللازمين، وعدم تعريض حياة الاشخاص والأموال للخطر، على أن تستعمل اجهزة التنبيه المشار اليها. ولا تسري هذه الاحكام الاستثنائية أثناء عودة هذه المركبات بعد اداء مهمتها.

٧ ـ اذا التقت مركبة بأخرى، وكانت كل منها على يسار الاخرى، أو وجدت المركبتان بنفس الطريق واختلفت وجهات سيرها، بمعنى إذا كانت احداها تسير على يمين الطريق، والاخرى تسير بالمواجهة على يسار الطريق فأولوية المرور تكون للسيارة التي تريد أن تنعطف يميناً، ثم للسيارة التي تريد أن تنعطف يساراً وذلك كما في الشكل التالي :



شكل رقم (٨٠ أ) الأولوية للسيارة الزرقاء لأن يمينها شاغر

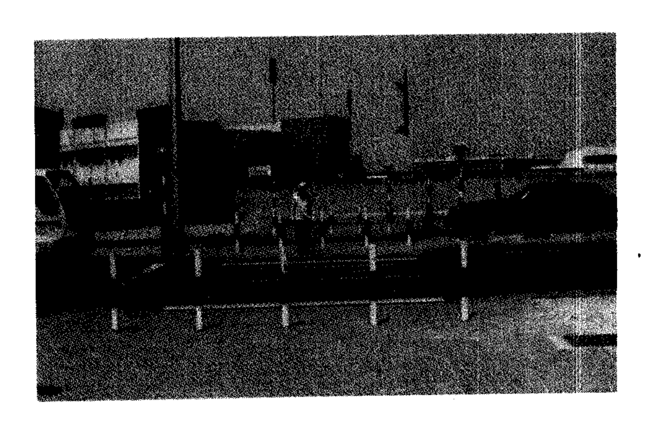


شكل رقم (٨٠ ب) الأولوية للسيارة التي تنعطف يميناً

ثانياً : قواعد الافضلية على أولويات المرور :

هناك مجموعة من القواعد تكون لها الافضلية على أولويات المرور، بمعنى أنه لا يجوز لصاحب الافضلية أن يستخدم حقه في أولوية المرور عند توافر قاعدة من هذه القواعد وهي:

١ ـ تكون أولويات المرور للمشاة في حالة اجتيازهم الطرق من ممرات المشاه المخصصة لذلك والتي تدل عليها العلامات المركبة على الطريق.



شكل رقم (٨١) الأولوية للمشاة من مكان عبور المشاة

٢ ـ تحدد اشارات المرور الضوئية أولويات المرور، وعلى قائد المركبة اتباع دلالاتها دون الأخذ بعين الاعتبار جميع أولويات المرور.

وفي هذا الصدد يجب أيضا الحذر عند اماكن وجود اشارات المرور الضوئية، فهذه الاشارات تنظم الوقوف والافضلية على اختلاف انواعها، غير أنها لا تقف حائلا أمام السائق المتهور الذي يجازف بخطر عبور التقاطعات، فيحاول في كل مرة أن يعبر الطريق رغم وجود الاشارة الحمراء، فاذا كانت الاشارة الضوئية تحدد الافضلية، إلا انها لا تمنع الخطر.

فاذا كنت واقفاً تنتظر النور الاخضر، فلا تبدأ بعبور التقاطع، رغم ظهور

الضوء الاخضر، إلا اذا تأكدت من خلو الطريق المتقاطع من سائق يكون قد استمر في السير رغم ظهور الضوء الاحمر امامه.

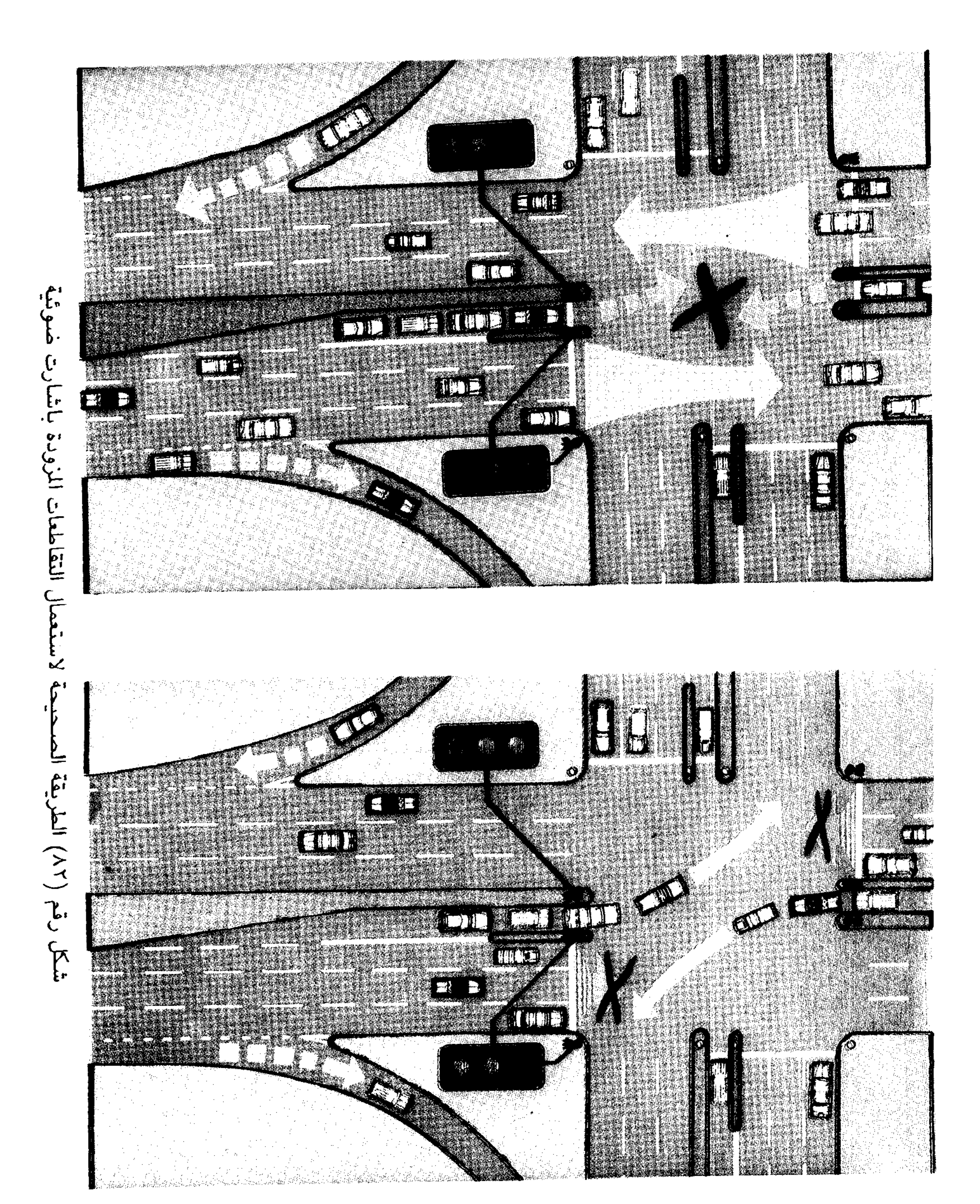
وإذا ظهر الضوء الأصفر امامك ولم تكن المسافة كافية لعبور التقاطع فعليك تهدئة السرعة والوقوف بمجرد ظهور الضوء الاحمر.

ان اليقظة التامة والانتباه من أهم القواعد التي يجب مراعاتها عند عبور تقاطع به اشارات مرور ضوئية، فغالباً ما يكون قائد المركبة مشغولاً بتفكير او مشكلة ما في رأسه وتكون الإشارة امامه حمراء ورغم ذلك يستمر في السير فتقع حوادث وخيمة واصابات بليغة.

ويوضح الشكل التالي الطريقة الصحيحة لاستعمال التقاطعات المزودة باشارات ضوئية(١) :

---

(١) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٣٦، ٣٧.



شكل رقم (٨٢) الطريقة الصحيحة لاستعمال التقاطعات المزودة باشارات ضوئية

٣ ـ إن تعليمات شرطي المرور القائم بالوظيفة في التقـاطعـات تكـون لها الاولوية على قواعد الافضلية، فيجب على السائق تنفيذ هـذه التعليمات حتى وان تعارضت مع القواعد العامة لافضليات المرور.

٤ ـ عند توقف المرور أو تباطؤه بما يهدد بارباكه، يجب على قائد المركبة برغم افضليته أو برغم النور الأخضر أو وجود أيـة اشـارة أو عـلامـة أخـرى تسمح له بالمرور، عدم الدخول في التقاطع إذا كان عند الوصول اليه سيتـوقف فيه.

فعلى كل من تكـون لـه الأفضليـة أو الحق في السير أن يتنـازل عن هـذا الحق إذا اقتضت حالة المرور ذلك، وفي هذه الحالة لا يجوز لأي قائد أن يعتمـد على هذا التنازل إلا إذا كان متيقناً منه.

ثالثاً : القواعد التي يلتزم بها سائق المركبـة الـذي لا تكـون لـه أولوية المرور :

يجب على الملتزم بمراعاة افضلية غيره في المرور، أن يتوقف عنـد اللـزوم، ولا يجوز له الاستمرار في السير إلا إذا أمكنه بعد التيقن من الرؤية، التأكـد من أنه لن يعرض صاحب الافضلية للخطر، أو يعرقله بصورة جوهرية، واذا كانت الرؤية غير واضحة في هذا الجزء من الطريق، وجب السير ببطء حتى يصـل إلى منعطف الطريق الذي تصبح فيه الرؤية كاملة.

المبحث الثالث

المعالجة التشريعية للسير في التقاطعات وافضليات المرور

نظم قانون حركة السير في امارة دبي، وكذلك مشروع لائحته التنفيذية القواعد التي يجب مراعاتها في التقاطعات وقواعد أفضليات المرور، وفيما يلي نورد سرداً لهذه القواعد بادئين بتلك التي تضمنها القانون، ونتلوها بالقواعد المنصوص عليها في مشروع اللائحة:

أولاً : القواعد المنصوص عليها في القانون :

ورد النص على هذه القواعد في المادة رقم (٩) من قانون حركة السير في امارة دبي حيث نصت على مايلي :

١ - عند تلاقي المركبات في ملتقيات أو مفارق الطرق تعطي الافضلية بالمرور كما يلي. وذلك مع مراعاة تعليمات شرطي السير القائم بالوظيفة إن وجد، أو أية علامة سير معروضة هناك لتنظيم حركة السير :

أ - إن لم يكن في الموقع دوار يعطي ساقوا المركبات القادمة من طريق فرعية الافضلية بالمرور للمركبات القادمة من طريق رئيسية.

ب - وان تساوت الطرق في المرتبة، أو كان في الموقع دوار، يعطي سائقوا المركبات الأفضلية بالمرور للمركبات القادمة من جهتهم اليسرى.

٢ - رغمًا عن القواعد السابقة، يحتفظ بالافضلية للمركبات التالية :

أ - مركبات الحريق أثناء قيامها بالواجب.

ب - المركبات المعدة لنقل المرضى والجرحى أثناء قيامها بمهامها.

ج ـ المركبات العسكرية بحالة سيرها بصورة القوافل.

د ـ مركبات الشرطة لدى استعمالها زامور الخطر.

ثانياً : القواعد المنصوص عليها بمشروع اللائحة التنفيذية :

ورد النص على هذه القواعد في المواد من رقم (٥٩) حتى رقم (٦٤) كما يلي :

١ ـ جاء في المادة (٦٠) من مشروع اللائحة نفس القواعد السابق بيانها والتي وردت في المادة (٩) من القانون وتضمنت النص على قواعد الأفضلية للسيارات القادمة من الطرق الرئيسية وفي الدوارات والقادمة من الجهة اليسرى، وسيارات الشرطة والطوارىء.

٢ ـ وفقا للمادة (٥٩) من المشروع يجب على قائد المركبة القادم من طريق جانبي أو فرعي، ويتأهب للدخول في طريق رئيسي أو من طريق غير مرصوف ويتأهب للدخول في طريق مرصوف، أن يقف حتى يسمح أولا بمرور المركبات القادمة على هذا الطريق، ولا يشرع في الدخول الا بعد التأكد من خلو الطريق من المشاه ومن أن المرور لن يتعرض للخطر.

٣ ـ على مستعملي الطريق افساحه لمرور مركبات الطوارىء، (كالدفاع المدني ـ الاسعاف ـ الشرطة) اثناء تحركها متجهة للقيام بخدمة طارئة عاجلة، ولهذه المركبات أن تستعمل اجهزة تنبيه صوتية ذات انغام خاصة بها وكذلك أجهزة ضوئية ذات لون احمر أو أزرق، يشع لمسافة لا تقل عن (١٥٠) متراً، ولقائدي هذه المركبات اثناء اتجاهها لمكان القيام بالخدمة عدم التقيد عند الضرورة بقواعد المرور واشاراته وعلاماته، بشرط بذل اقصى العناية والحرص اللازمين، وعدم تعريض حياة الاشخاص أو الأموال للخطر، على أن تستعمل اجهزة التنبيه المشار اليه،ا ولا تسري هذه الاحكام الاستثنائية اثناء عودة هذه المركبات بعد اداء مهمتها (م ٦٢).

٤ ـ يجب على الملتزم بمراعاة افضلية غيره في المرور، ان يتوقف عند اللزوم، ولا يجوز له الاستمرار في السير إلا اذا امكنه بعد التيقن من الرؤية التأكد من أنه لن يعرض صاحب الافضلية للخطر، أو يعرقله بصورة جوهرية، وإذا كانت الرؤية غير واضحة في هذا الجزء من الطريق، وجب السير ببطء حتى يصل السائق الى منعطف الطريق الذي تصبح فيه الرؤية كاملة (م ٦٣).

٥ ـ عند توقف المرور أو تباطئه بما يهدد بارباكه، يجب على قائد المركبة، برغم افضليته او برغم النور الاخضر أو وجود اية اشارة أو علامة اخرى تسمح له بالمرور، عدم الدخول في التقاطع اذا كان عند الوصول اليه سيتوقف فيه.

وعلى كل من تكون له الافضلية أو الحق في السير أن يتنازل عن هذا الحق، إذا اقتضت حالة المرور ذلك، وفي هذه الحالة لا يجوز لاي سائق ان يعتمد على هذا التنازل، إلا اذا كان متيقنا منه (م ٦٤).

الفصل التاسع

التجاوز الخاطىء

معنى التجاوز :

من الأسباب الشائعة لوقوع حوادث المـرور عمليـة التجـاوز الخـاطىء. ويقصد بـالتجـاوز قيـام سيـارة تسير في الخلف بتخطي سيـارة أو أكثـر من السيارات التي تسير أمامها، فاذا كانت هناك سيـارة أو سيـارات تسير بسرعـة بطيئة بالنسبة إلى مستوى سرعة حركة المـرور فـان معظم السيـارات الاخـرى ستتخطاها أو تتجاوزها.

أسباب التجاوز :

والتجاوز قد يتم لتخطي سيارة تسير بسرعة بطيئة كما سبق القول، وقد يقوم به البعض خاصة الشباب منهم حبا في الظهور والمغامرة ولفت الانظار، أو لمجرد العناد والتحدي، وأيا كانت أسبابه فهناك شروط معينة للتجاوز الصحيح، وهناك أيضـا حـالات لا يجوز فيهـا التخطي أو التجـاوز، وقـد نظم القـانـون ومشروع اللائحة عملية التجاوز الصحيـح وشروطهـا، وسـوف نخصص لكـل موضوع من هذه الموضوعات مبحثاً مستقلا فيما يلي .

المبحث الأول
التجاوز الصحيح

هناك مجموعة من الخطوات يجب مراعاتها حتى تتم عملية التجاوز بسلام، وحتى لا ينتج عن التجاوز وقوع حادث مروري غالبا ما يكون مهلكاً، خاصة إذا ترتب عليه حدوث تصادم بالمواجهة مع سيارة قادمة في الاتجاه المعاكس. وورد هذه الخطوات في المواد من ٥ ـ ٧ من القانون.

وأهم هذه الخطوات ما يلي(١) :

١ ـ يحظر التجاوز الا اذا كان الشخص واثقاً انه لن يعرض نفسه أو غيره للخطر.

٢ ـ قبل أن يقوم بعملية التجاوز يتأكد من أن المجال مفتوح أمامه وخلفه لاتمام هذه العملية بسلام، فإذا كان هناك أي شك فلا يتجاوز(٢).

٣ ـ ينظر في المرآه العاكسة ويعلن عن قصد التجاوز قبل تغيير خط السير بمدة ومسافة كافية مستعملا إشارات الاتجاه الضوئية أو اليدوية، لكن يجب عدم الاعتماد كلياً على مرايا الرؤية الخلفية، فهناك ما يسمى، «بالنقطة العمياء» وهي منطقة اليمين أو اليسار التي لا يمكن رؤيتها عبر مرايا الرؤية الخلفية أو الجانبية، ولتفادي وقوع حادث يجب التطلع من فوق الكتف على الجهة المراد الانحراف اليها للتأكد من خلو الطريق من سيارة تكون قادمة من

---

(١) قواعد السير وآدابه المرجع السابق، ص ٣٠ وما بعدها.

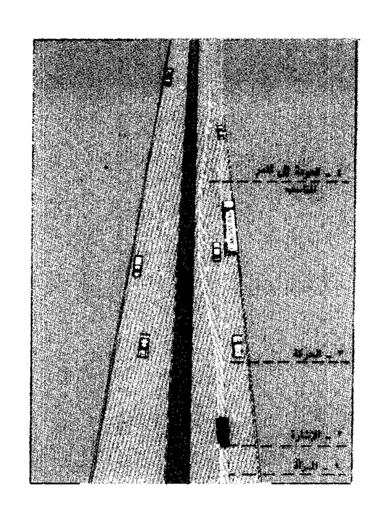
(٢) إذا كانت السيارة التي تريد التجاوز تسير بسرعة ٧٠كم/ساعة وتسير في طريق ذي اتجاهين، وكانت السيارة القادمة في الاتجاه المعاكس تسير بسرعة ٧٠ كم/ساعة أيضا فانهما يقتربان بمعدل ١٤٠ كم في الساعة، أي حوالي ٣٩ متراً في الثانية، فاذا كان التجاوز يستغرق ٥ ثوان، وكانت السيارة القادمة في الاتجاه المعاكس تبعد ٢٠٠ مترا عن السيارة التي ترغب في التجاوز، وكانت الطريق لا تتسع الا لسيارتين، فان التجاوز لن يتم بسلام تحت هذه الظروف (طرق بلا دماء، مرجع سابق، ص ٦٤).

الخلف وتسير في منطقة «النقطة العمياء»، مع ضرورة إعطاء الإشـارة الـلازمـة لذلك حتى يراها من يسيرون حول السيارة ومن ثم يدركون رغبـة السـائق في التجاوز فيساعدونه على إتمام رغبته بأمان.

٤ - أن يكون دائما على حذر، ولا سيما في حـالات الضبـاب والعـواصف الرملية، وفي ساعات الظلام مع تجنب التجاوز في هذه الظروف ما عدا في حالات الضرورة.

٥ - إذا كان يقود مركبته على الطرق السريعة فيجب أن يتذكر أن سرعـة المركبات اللاحقة قد تكون أكثر مما يتوقع، وأن يتأكد من أن الممر الذي يقصـد التحويل إليه خال لمسافة طويلة من ورائه قبل البدء بالتجاوز، وأنه ليس هنـاك من يقوم بتجاوز مركبته في ذلك الحين.

عند البدء بالتجاوز، يجب أن يتحرك بسرعة، تاركا مسافة جانبية كافيـة بين مركبته والمركبـة التي يتجـاوزهـا ومن ثم يعـد الى جـانب الطـريق الأيمن بأسرع وقت ممكن بعد اتمام التجاوز دون القيام بانحراف مفاجىء أو مضايقة من يتجاوزه، وذلك كما في الشكل التالي :



شكل رقم (٨٣) عملية التجاوز الصحيح

٧ ـ على السائق ان يتجاوز عن اليسار فقط إلا في الحالات التالية :

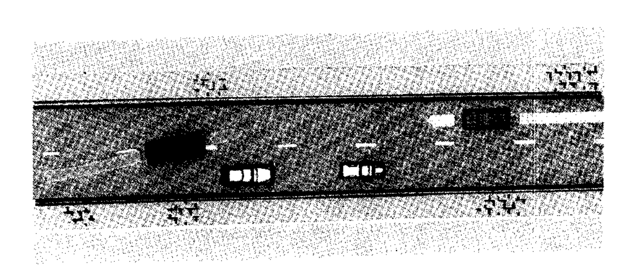
أ ـ إذا كان سائق المركبة أمامه يقصد الاتجاه إلى اليسار وسبق أن أعطى اشارته بهذا الخصوص، فإن بإمكانه التجاوز عن اليمين اذا كان ذلك لا يسبب خطرا أو يعرقل حركة المركبات الاخرى.

ب ـ إذا أراد الدوران الى اليمين عند الاقتراب من تقاطع طرق.

ج ـ إذا كانت حركة السير بطيئة وسرعة المركبات في الممر الأيسر أقل من سرعته.

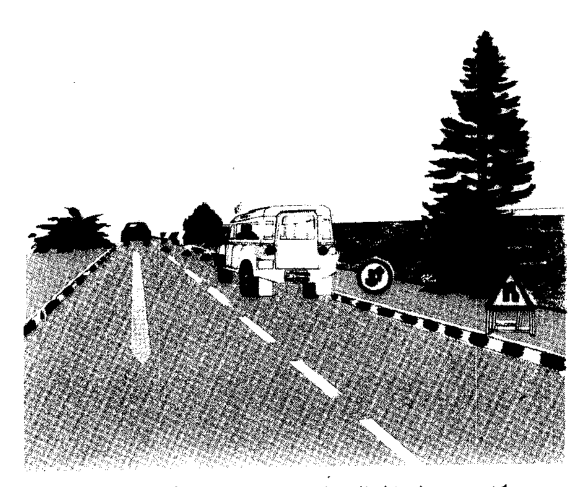
د ـ في الشوارع الفردية (بدون فاصل وسطي) وحيث يكون السير باتجاه واحد.

٨ ـ إذا كانت حركة السير كما في الفقرة (ج ٧) فيمكنه أن يغير الى الممر الأيمن من أجل الدوران الى اليمين أو الوقوف فقط. ولا يغير الى الممر الأيمن من أجل التجاوز.



شكل رقم (٨٤) التجاوز عن اليمين

٩ ـ على الطرق الفردية (بدون فاصل وسطي) وحيث يكون السير باتجاهين. عليه افساح المجال للمركبات القادمة من الاتجاه المقابل قبل أن يتجاوز أية مركبات واقفة أو تسير ببطء على يمين الطريق.



شكل رقم (٨٥) التجاوز عند مناطق أعمال الطرق

١٠ - أن يكون حذراً عند الاقتراب من أعمال الطرق أو أية عوائق أخـرى، وعليه إفساح الطريق للمركبات القادمة اذا كان ذلك ضرورياً.

المبحث الثاني
التجاوز الممنوع

حظرت قوانين المرور التجاوز على الجسور وفي الانفاق وعنـد تقطـاعـات الطرق وعند المرتفعات التي لا يمكن فيها رؤية السير المقبل من الاتجـاه الآخـر وعند المنعطفات الضيقة.

ووفقاً للماد (٥١) من مشروع اللائحة التنفيذية لقانون حركـة السير في امارة دبي، يجب على قائد المركبة ألا يقوم بعملية التخطي في الأحـوال والأمـاكن الآتية :

أ - إذا كان مدى الرؤية حوله غير كاف.

ب - إذا كانت حالة الرؤية غير واضحة.

ج ـ إذا كانت المركبة المتقدمة تسير بسرعة يتعذر معها إتمام عملية التخطي، أو تقوم هي ذاتها بتخطي مركبة أخرى، أو كانت هناك مركبة تتبعه تريد أن تتخطاه.

د ـ إذا كان اتجاه حركة المرور المقابل لا يسمح باتمام عملية التخطي بأمان كامل لكل أطرافه ولمستعملي الطريق.

هـ ـ في التقاطعات وعلى الجسور والانفاق.

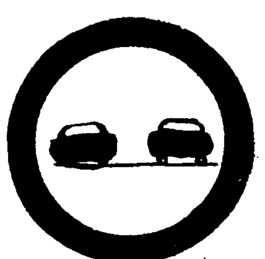
و ـ في حالة توقف رتل من المركبات بسبب وجود اشارة اوقفتها أو بسبب عرقلة المرور.

ز ـ في المنحنيات والمنعطفات والمرتفعات والمنحدرات والطرق الزلقة وتقاطع الطرق والدوارات وبالقرب من ممرات عبور المشاة.

ح ـ في مسارات المرور المحددة بخطوط طولية متصلة، ولا يجوز السير على هذه الخطوط أو تخطيها.

ط ـ في الأماكن المحظور فيها التخطي بمقتضى علامات أو اشارات المرور أو طبقاً لتعليمات المرور (مثل منطقة الخطوط المتعرجة عند مناطق عبور المشاة).

ومن العلامات المعروفة التي تفرض على السائق عدم تخطي السيارات التي امامه العلامات التالية(١) :

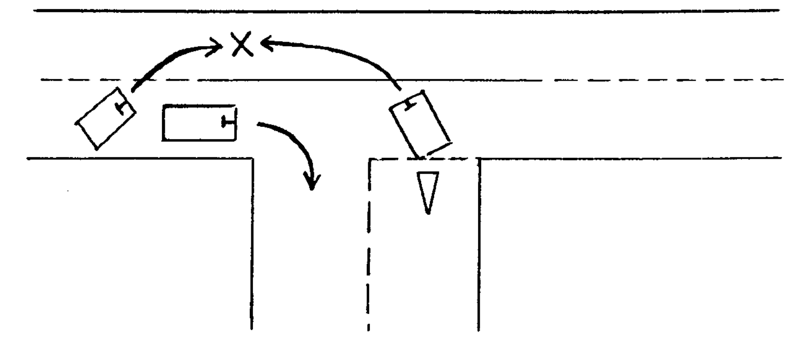


شكل رقم (٨٦) علامات ممنوع التجاوز

(١) نور على الطريق، مرجع سابق، ص ١٦١ ـ ١٦٣.

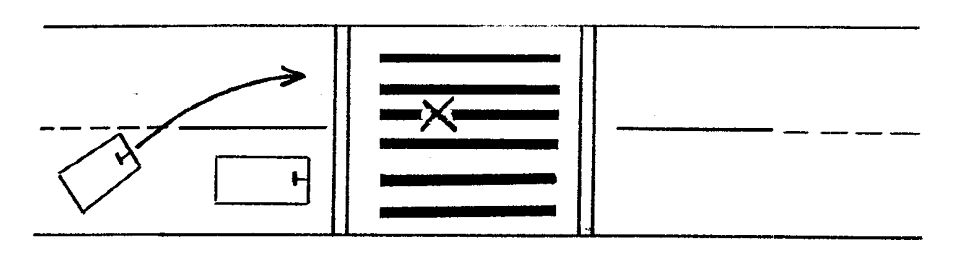
ومن تطبيقات التجاوز الممنوع ما يلي :

أ ـ لا تتجاوز عند التقاطعات :



شكل رقم (٨٧) عدم التجاوز عند التقاطعات

ب ـ لا تتجاوز عند الاقتراب من ممرات المشاة :



شكل رقم (٨٨) عدم التجاوز عند الإقتراب من ممرات المشاة

جـ ـ لا تتجاوز امام المدارس والاماكن العامة.

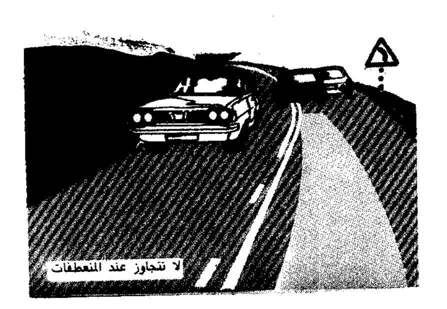
د ـ لا تتجاوز داخل الانفاق.

هـ ـ عند مشاهدة اشارة «ممنوع التجاوز» وحتى انتهاء فعاليتها.

و ـ تجاوز رتل من السيارات دون التأكد من خلو الطريق أمامه.

ز ـ عند مرور سيارة بالنقطة العمياء.

ح ـ لا تتجاوز عند المنعطفات :



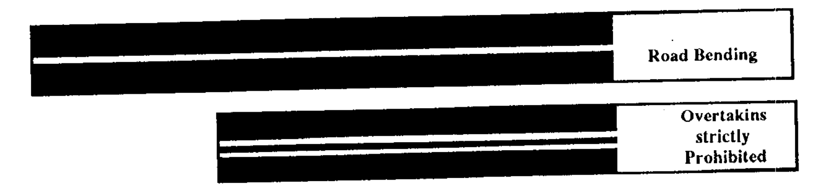
شكل رقم (٨٩) لا تتجاوز عند المنعطفات

ط ـ لا تتجاوز عند قمم التلال :



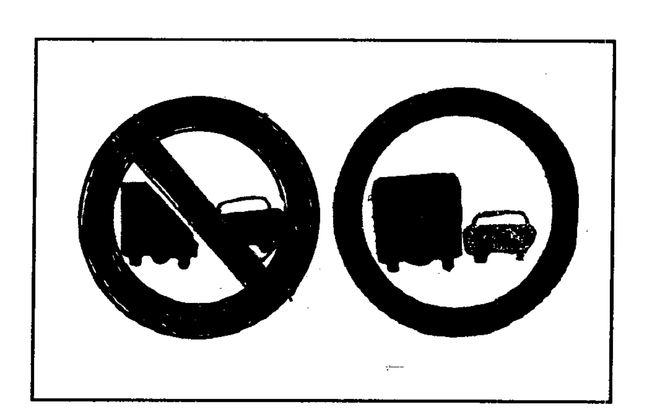
شكل رقم (٩٠) لا تتجاوز عند قمم المرتفعات

ي ـ عند الخطوط الطولية المتصلة :



شكل رقم (٩١) لا تتجاوز عند الخطوط الطولية المتصلة

ك ـ ممنوع التخطي بالنسبة لسيارات النقل :



شكل رقم (٩٢) ممنوع التخطى بالنسبة لسيارات النقل

في العلامة الأولى (أ) ويرمز لهذه الحالة بسيارة باللون الاسود وعلى يسارها سيارة اخرى بنفس اللون ـ ومن نفس الاتجاه ـ والعلامة لها شريط أحمر مائل ويرمز لها كذلك بسيارة باللون الاسود وعلى يسارها سيارة أخرى باللون الاحمر وفي نفس الاتجاه ـ إلا ان هذه العلامة ليس لها شريط أحمر اكتفاء باللون الاحمر للسيارة الاخرى ـ والذي يشير الى خطورة وضع هذه السيارة في هذه الحالة ـ أي أن التخطي فيه خطورة كبيرة ـ ولذلك يجب عدم الاقدام عليه في هذه المنطقة.

وهذه العلامة غالبا ما تستخدم في المنحيات والطرق غير المستوية وفي المرتفعات ـ حيث أن التخطي في هذه المناطق له خطورته الكبيرة لعدم وضوح رؤية باقي الطريق أمام قائد السيارة.

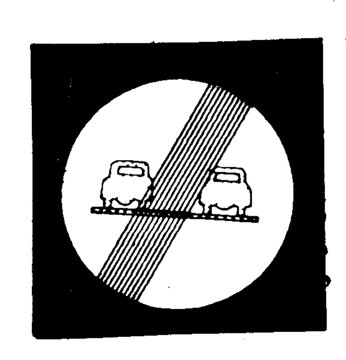
أما في العلامة الثانية (ب) ففيها توجد سيارة باللون الاسود وعلى يسارها سيارة نقل باللون الأسود كذلك وفي نفس اتجاه السيارة الاولى، وهذه العلامة لها شريط أحمر مائل. وقد يرمز لها بسيارة باللون الاسود وعلى يسارها سيارة نقل باللون الاحمر وفي نفس الاتجاه ـ إلا أن هذه العلامة بدون

شريط أحمر مائل، إكتفاء بلون سيارة النقل الذي يـدل على خطـورة قيـام هـذا النوع من السيارات بالتخطي في هذه المنطقة.

وهذه العلامة تدل على منع التخطي بالنسبة لسيـارات النقـل فقط نظـراً لضيق الطريق وعدم تناسب إتساعه مع تخطي سيارة نقل لسيارة تسبقها.

ولذلك فهي تشير إلى منع التخطي تجنباً لما يترتب على ضيق الطـريق من حوادث أو مصادمات.

ل ـ نهاية حدود منع التخطي



شكل رقم (٩٣) نهاية حدود منع التخطي

ويرمز لذلك بسيارتين من لون واحـد وفي نفس الاتجـاه داخـل عـلامـة ارضيتها باللون الابيض أو الاصفر ومحيطها باللون الأسود ومـرسـوم عليهـا خطوط مائلة من الجهة اليمنى للجهة اليسرى، وهذه الخطوط باللـون الاسـود الرصاصي الداكن.

وهذه العلامة تدل على إنتهاء نطاق منع التخطي بـالنسبـة لجميـع انـواع السيارات والسماح بالتخطي.

المبحث الثالث

واجب السيارة المراد تجاوزها

على السائق الذي ترغب السيارات الأخرى في تخطيه، أن يساعد هذه السيارات على ذلك حتى تتم عملية التخطي بسلام، فيجب عليه ألا يغضب وألا يتحدي السيارة التي ترغب في تخطيه بأن يسرع حتى يمنعها من التخطي، ويجبرها على الاستمرار في السير خلفه، وهناك البعض الآخر الذي يسد الطريق أمام السيارة التي ترغب في التخطي بأن ينتقل من اليمين الى اليسار أو العكس محاولاً عرقلة هذه السيارة في عملية التخطي، فكل هذه التصرفات لا تدل على شيء من التعاون واللباقة والمجاملة والتعقل.

وهناك عدة خطوات يجب على السيارة المراد تجاوزها أن تقوم بها لتجنب الاصطدام بينها وبين السيارة التي ترغب في التجاوز أو بينها وبين سيارة قادمة في الطريق المقابل، وهذه الخطوات التي وردت في المواد من ٥ ـ ٧ من القانون

١ ـ على قائد المركبة أن يتذكر أن من واجبه مساعدة السائق الآخر، لا تعريض حياته للخطر اذا حاول ان يتجاوز سيارته، وعليه ان يتحول الى اقصى اليمين ليسمح له بالمرور بسلام. ولا بد أن يعلم أنه بعمله هذا يحافظ على سلامته من خطر إصطدام جانبي قد يؤدي به الى الخروج من على الطريق والتدهور.

٢ ـ الاشارة إلى السيارة المتجاوزة أن يقوم سائقها بالعملية، وإذا رأى خطراً مقبلا يشر إليه كي يخفض من سرعته ليدرك أن هناك خطراً لا يراه هو.

٣ ـ حالما تصبح السيارة الاخرى بمحاذاة سيارته، يخفض سرعته ليسمح لها بالتجاوز والعودة إلى يمين الطريق بسرعة.

٤ ـ إذا كانت سيارته واقفة إلى جانب الطريق بينما تحاول سيارة أخرى أن تتجاوزها لا يحرك سيارته قبل أن تذهب السيارة المتجاوزة من قربه، ودائما يتذكر ان يستعمل المؤشر كلما حاول أن يغير من اتجاه سيره.

٥ ـ ألا يحاول زيادة سرعته في الوقت الذي يقوم به سائق آخر بتجاوز مركبته، فيجب أن يخفف سرعته إذا كان ذلك ضرورياً ويفسح له المجال لاتمام التجاوز بأمان.

المبحث الرابع
المعالجة التشريعية للتجاوز الصحيح والتجاوز الخاطيء

سبق أن رأينا ان قانون حركة السير في إمارة دبي نص في المواد من (٥ ـ ٧) على أحكام التجاوز ومسئولية وواجبات السائق الذي يرغب في التجاوز والسائق المراد تجاوزه اثناء عملية التجاوز، ومنعا من التكرار فاننا نحيل القارىء على هذه الأحكام السابقة(١).

كما تضمن مشروع اللائحة التنفيذية أحكاما تحدد هذه الواجبات والمسئوليات نوردها بايجاز فيما يلي :

أولاً : واجبات السائق الذي يرغب في التجاوز أو التخطي :

١ ـ أوردت المادة (٤٥) حكما عاما مقتضاه أن التخطي يجب أن يكون من اليسار دائما، ولا يجوز التخطي إلا لمن يمكنه الرؤية الواضحة الكاملة، وبعد

(١) راجع ما سبق، ص ٣٠٨ وما بعدها.

التأكد من عدم وجود أي عائق أو خطورة من المرور المضـاد أثنـاء كـل عمليـة التخطي حتى اتمامها.

٢ ـ جاء بالمادة (٤٦) النص على الخطوات والاجـراءات أو المـراحـل التي يجب أن تمر بها عملية التخطي، فأوجبت على كل قائد مركبة قبل اجراء عمليـة التخطي مراعاة ما يلي :

أ ـ عدم وجود أي قائد يتبعه شرع في تخطيه أو أعطى تحذيرا يفيد رغبته في التخطي.

ب ـ أن قائد المركبة الذي يتقدمه في نفس مساره لم يعطه تحـذيـراً يفيـد رغبته في التخطي.

ج ـ أن يكون مسـار الطريق الذي يوشك أن يسلكه واضـح الرؤية تمامـا حتى لا يعوق حركة المرور المقابل من الاتجاه المضاد أو يعرضـها للخطـر أخـذاً في الاعتبار الفرق بين سرعة مركبتـه أثنـاء التخطي وسرعـة مستعملي الطـريق الذين يحاول تخطيهم.

د ـ إعلان رغبتـه في التخطي بكـل وضـوح في الـوقت المنـاسب وتنبيـه مستعملي الطريق المراد تخطيهم باستعمال اشارات التنبيه والتأكـد من أنهم قـد استجابوا لهذا التنبيه.

هـ ـ الإبتعاد اثناء التخطي عن مستعملي الطـريق الـذين تخطـاهم بحيث يترك بينه وبينهم مسافة كافية وخاصة من الناحية الجانبية.

٣ ـ على قائد المركبة بمجرد إتمام عملية التخطي ان ينظم نفسه في حركة المرور بالعودة إلى اليمين تدريجيـاً وفي أسرع وقت ممكن مـع عـدم مضـايقـة المركبة المتخطاه، ثم يلزم أقصى الجـانب الايمن لنهـر الطـريق دون مضـايقـة مستعملي الطريق، وله استثناء أن يبقى في نفس المسار الذي يشغله أثناء عملية التخطي إذا كان مضطراً الى تخطي مركبة اخرى بشرط ألا يسبب أية مضايقـة أو إزعاج لسائقي المركبات اللاحقة له (م ٤٧).

٤ ـ أوردت المادة (٥١) الأحوال التي لا يجوز لقائد المركبة أن يتخطى فيها مركبة أخرى، وقد بينا هذه الحالات بالتفصيل سابقا عند شرحنا للتجاوز الممنوع.

٥ ـ إذا أعلن قائد المركبة نيته في الاتجاه إلى اليسار وانتظم في حركة المرور بعد دخوله في اليسار فعلا، جاز تخطيه من اليمين (م ٥٠).

٦ ـ على قائد المركبة عند مرور مركبته من يسار مركبة أخرى متوقفة على جانب الطريق أو من يسار عائق قائم بجانب الطريق أن يدع المركبات المقابلة تمر أولاً، فاذا كان مضطراً إلى الانعطاف يسارا كان عليه التحوط للمرور اللاحق له، وأن يعلن عن رغبته في ذلك كما في حالة التخطي، وعند عبور المركبة بهذه العوائق لا يجوز للمركبات الاخرى تخطيها (م ٥٢).

ثانياً : واجبات السيارة التي يتم تخطيها :

تنحصر هذه الواجبات فيما يلي :

١ ـ على قائد المركبة الذي تتخطاه مركبة أخرى تهدئة السرعة مع التزامه على قدر الامكان أقصى الجانب الأيمن للمسار الذي يسكله حتى يتيح للمركبة التي تتخطاه إتمام عملية التخطي ويمتنع عليه اثناء التخطي وحتى اتمامه زيادة سرعته. (م ٤٨).

٢ ـ على قائد أية مركبة سرعتها أبطأ من المركبة المتخطية لها أن يبطىء من سرعته في المكان المناسب، بل وأن يتوقف عند اللزوم اذا كان ضرورياً لتمكين عدة مركبات تتلو بعضها مباشرة من تخطيه. (م ٤٩).

٣ ـ على المركبات منخفضة السرعة ومركبات النقل البطيء وغيرها من المركبات التي يتجاوز طولها سبعة امتار، أن تترك بينها وبين المركبة السابقة لها بعدا كافياً بحيث يمكن لمركبة تتخطاها أن تدخل في تلك المسافة، ولا يسري ذلك اذا كانت هي نفسها قد إنحرفت لبدء التخطي وأعلنت عن ذلك، أو إذا كان

اتجاه المرور مقسم الى اكثر من مسار، كذلك في الاجزاء الممنـوع فيهـا التخطي. (م ٤١).

٤ ـ على قائدي كل المركبات التي تسير في قافلة واحدة متصلـة ببعضهـا البعض أن يتركوا بين كل مركبة من مركباتهم الأخرى مسافة كافية لا تقل عن ثلاثين متراً حتى يمكن للمركبات الاسرع منها عند قيامها بعملية التخطي اللجوء الى هذه المسافات لتفادي الحوادث والاخطار. (م ٤٢).

٥ ـ على قائد المركبة أن يقلل من سرعة مركبتـه عنـد مـروره بـالمنـاطق المأهولة، أو عند الدخول في المنعطفات أو المنحنيات أو المنحدرات أو التقاطعـات، أو عند الاقتراب من المستشفيات والمدارس ودور العبـادة، أو من امـاكن عبـور المشاه، أو عند ملاقاة حيوانات أو عند تخطيها. (م ٥٧).

٦ ـ على قائد أية مركبة يرغب في تخفيض أو تهدئة سرعتـه الى حـد كبير أن يتأكد قبل إجراء ذلك من أنه لن ينشأ عن مسلكه خطر أو عرقلة للمـركبـات اللاحقة التي تتبعه، ما لم يكن مضطراً الى ذلك بسبب خطر مفاجيء، وعليـه أن ينبه عن رغبته في اجراء ذلك بصورة واضحة وبوقت كاف قبل اجرائه، بواسطة الاشارات ولو اليدوية أو باستعمال نور الفرامل الخلفية (م ٥٨).

الفصل العاشر
القيادة تحت تأثير المسكرات والمخدرات والعقاقير والأدوية

أولاً : عرض المشكلة :

إن تناول الشخص للخمور أو المخدرات أو العقاقير والأدوية المهدئة أو المنبهة تؤثر مباشرة على جهازه العصبي، وتحول دون التركيز الواجب أثناء القيادة. فالسائق يتعرض في الطريق لمواقف متعددة. كسيارة تسير أمامه ببطء ويرغب في تخطيها أو تجاوزها، أو سيارة تأتي خلفه مسرعة ويجب عليه إفساح الطريق لها بالتزامه باقصى اليمين، أو يفاجأ بعرقلة أو عائق في الطريق أو شخص أو طفل أو حيوان يعبر الطريق امامه فجأة، أو يرغب في الدوران جهة اليمين أو اليسار، أو أمامه اشارات ضوئية أو منحنى، أو مرتفع أو منزل، أو أن الطريق به اصلاحات أو حادث مروري، أو تحويل الطريق أو ممنوع الدخول أو تهدئة السرعة، وفي كل هذه الأمور وغيرها فان الأمر يتطلب اصدارت قرارات ذهنية فورية والتصرف بحكمة وتركيز، فاذا لم يكن الذهن حاضراً بسبب وقوع الشخص تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو العقاقير، فانه سيفشل في مواجهة أي موقف من هذه المواقف وستكون النتيجة حادث مرور، يروح هو أو غيره من مستعملي الطريق ضحية اصابة أو وفاة تكون ناتجة عنه.

ومن أكثر أشكال الحوادث التي تدل على أن قائد المركبة كان واقعاً تحت تأثير الخمر أو المخدرات أو العقاقير والارهاق والنوم اثناء القيادة، الاصطدام

بأعمدة الانارة أو علامات المرور والاصطدام بالسيارات الواقفة، أو الصعود على الأرصفة والدوارات، أو التعرج بالطريق وصدم الأرصفة الجانبية والخروج على الاشارات الضوئية(١).

ثانياً : آثار تناول المسكرات :

المسكرات جمع مسِكر - إسم فاعل من أسكر - وهو ما فيه قوة تجعل متناوله يزول صحوه ويستتر عقله.

والسُكْر، بضم السين وسكون الكاف، معناه غيبوبه العقل واختلاطه من الشراب المسكر، وهو يستر العقل ولا يذهبه، بخلاف الجنون فإنه يذهب العقل.

وينطبق وصف المسكرات على كل ما يستر العقل سواء سمى خمراً أو كانت له تسمية أخرى، وقليلها وكثيرها محرم شرعاً(٢).

وبناء على ذلك يدخل في المسكرات الويسكى والنبيذ والبيرة بأنواعها وتسمياتها المختلفة. والمسكرات لها تأثيرات ضارة بجميع أجهزة الجسم، فهى تؤدي الى حدوث خلل في العقل والجهاز العصبي، ولها آثار ضارة بالجهاز الهضمي ومن أمثلتها تقرحات الفم والتهاب البلعوم الحاد، والتهاب مزمن في المرىء، والقىء والفواق أو الشهقة، وحموضة المعدة والتهاباتها الحادة والمزمنة، وسرطان المعدة، وقرحة المعدة والإثنى عشر والتهابات الأمعاء الدقيقة والغليظة وسوء الهضم وسوء امتصاص الغذاء، وتؤثر على الدورة الدموية فهي لا تتحول إلى دم كما تتحول سائر الأغذية بعد الهضم، بل تبقى على حالها وتزاحم الدم في دورانه، وتسبب أمراضا كثيرة للكبد، مثل مرض الكبد الدهني، الذي يؤدي الى تحول النسيج الكبدي الى مادة دهنية، فيتضخم الكبد ويصبح

(١) العقيد/ عبدالله ملا حسين التركيت : قيادة السيارة تحت تأثير الخمر، الكويت، بدون سنة نشر، ص ١٩ ، ٢٠.

(٢)راجع : عبدالوهاب عبد السلام طويلة: فقه الاشربة وحدها، القاهرة ١٩٨٦، ص ١٧، ١٦٦ وما بعدها.

دهنيا كبير الحجم أصفر اللون، وهذا يسبب للشخص التسمم البولي الذي ينتهي غالبا بالوفاة. ومن أمراض الكبد التي تسببها المسكرات ايضا مرض التليف الكبدي أو تشمع الكبد، والتهاب الياف الكبد، وأصابته بالاورام الخبيثة، والالتهاب الكبدي وزيادة مقدار النسيج الوبري الضام بالكبد.

أيضا للمسكرات أضرار عديدة بالبنكرياس، فهي تصيب متعاطيها بالتهاب البنكرياس الحاد الدموي، والتهاب البنكرياس تحت الحاد، والتهاب البنكرياس المزمن ومن أضرارها بالنسبة للجهاز التنفسي اضعاف مرونة الحنجرة وتهيج شعب التنفس والالتهابات الرئوية الحادة التي قد تنتهي بمرض السل، وتؤثر المسكرات تأثيراً سيئا على الدم والجهاز الدموي لأنها تؤدي الى نقص الدورة الدموية المغذية للمخ والقلب، فينتج عن ذلك اغماء أو جلطة في الأوعية الدموية، ولذلك تتسبب في العديد من أمراض القلب، ومن أخطارها أيضا بالنسبة للمرأة أن تلد أطفالا مشوهين ومعاقين، بل اطفال يميلون الى الإدمان. وللمسكرات كذلك أضرار نفسية عديدة، فهي تصيب المدمنين بنوبات النسيان، ونوبات التسمم المرضي ونوبات الذهانية الحادة، والهلس الكحولي الحاد، والإضطراب الذهاني والعقلي العضوي(١).

ويمكن قياس درجة تأثر الشخص بالخمر باحدى وسيلتين، الأولى بفحص الدم والثانية بقياس الكحول عن طريق التنفس.

أ ـ فالكحول الذي يتعاطاه الانسان يتسرب الى الدم بعد دقائق من تناوله، ومن ثم تزداد نسبة تركيزه بالدم نتيجة عملية امتصاصه بالمعدة والأمعاء الدقيقة، ويكون تركيزه بشرايين الدم أكثر منه بالأوردة ويستمر هذا الوضع خلال نصف ساعة من تناول الكحول.

وشرب الخمر مع كميات كبيرة من الطعام يجعل التأثير به أكبر وأسرع من شربه مع عدم تناول الطعام أو تناول كميات قليلة منه.

---

(١) راجع في تفصيل ذلك، عبدالوهاب عبدالسلام طويلة، المرجع السابق، ص ٧٧ ـ ٩٩.

ويتسرب الكحول بسرعة بدم الانسان، ولا يختزن بأي من أنسجة الجسم، أما الأشخاص الممتلئين فان تسرب الكحول من أنسجتهم يكون بطيئاً، فتفاعل الكحول مع المواد الدهنية يكون بطيئا والتأثر بالكحول بالتالي يحدث بعد فترة طويلة نسبياً، ويحدث ذلك أيضا عندما يتناول الشخص الكحول مع الحليب(١).

وكلما زادت كمية الخمر بجسم الإنسان كلما كان التأثر به كبيراً، وكقاعدة عامة بالنسبة للجرعات العادية فان أثر تناول الخمر على جسم الانسان ودماغه وأعصابه، يظهر مفعوله بعد مرور ساعة أو ساعة ونصف من تناوله، ويظل هذا التأثير لمدة تتراوح ما بين ٣٠ ـ ٩٠ دقيقة، ولا يختفي تأثيره تدريجيا الا بعد مرور وقت يتراوح بين بين ٦ ـ ٨ ساعات غالبا وبالنسبة لمعظم الأفراد(٢).

وعلى هذا الأساس فان الاسراع بعرض المشتبه فيهم للفحص الطبي يعتبر أمراً هاما قبل زوال أثر الكحول من الجسم.

وبانتشار الكحول في جسم الانسان يبدأ التخلص منه بعمليتين هما التأكسد، والإفراز، وتتم عملية التأكسد عن طريق اتحاد الكحول بالاوكسوجين داخل الكبد، حيث أن ما يقارب من ٩٠ ـ ٩٥٪ من الكحول يتحول إلى حامض الخليك، وهذا يفسر إصابة من يتناولون الكحول بتليف في الكبد نتيجة احتراقه بحامض الخليك الناتج عن عملية التأكسد، ثم ينتقل حامض الخليك مرة ثانية إلى جميع أجزاء الجسم ثم يتأكسد بدوره الى ثاني أكسيد كربون وماء(٣).

أما الطريقة الثانية للتخلص من باقي الكحول في الجسم فتتم عن طريق التنفس والبول والعرق.

---

(١) العقيد عبداللع ملا حسين التركيت، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٢) قارن المرجع السابق، ص ٤٧.

(٣) قارن المرجع السابق، ص ٤٧.

ب - خروج الكحول أثناء التنفس :

من المعروف أن الدم يحمل ثاني أكسيد الكربون الناتج عن الاحتراق من خلايا الجسم ويدفعه الى الحويصلات الهوائية بالرئتين، ويتم التخلص من هذا الغاز أثناء عملية الزفير، ثم يحمل الدم بالأكسجين أثناء عملية الشهيق ويعود فيزود به خلايا الجسم لاشباع حاجتها منه واستخدامه في انتاج ما يلزمها من طاقة.

وإذا صادف أن كان الدم محملا بالكحول، فانه يخرج مع ثاني أكسيد الكربون أثناء عملية الزفير من فتحتي الفم أو الأنف أو من كليهما، وهذا يسهل عملية قياس درجة السكر باستخدام الجهاز الخاص بذلك.

ثالثاً : أثر تناول الكحول في وقوع الحوادث :

هناك علاقة مباشرة وقوية بين قيادة السيارة تحت تأثير الخمر وبين وقوع الحوادث، وكلما زاد تركيز الكحول بالدم كلما كانت احتمالات وقوع حوادث السير كبيرة.

أ - فالكحول يؤثر على مدى الرؤية، فيضيق مدى الرؤية أمام قائد السيارة المخمور، ويعجز السائق عن تمييز الألوان، ولذلك فانه يتجاوز الاشارات الضوئية الحمراء، كما تزدوج الرؤية لديه، ولهذا فانه يصطدم بالسيارات الأخرى الواقفة أمامه عند الاشارات الضوئية، وكذلك السيارات الواقفة على جانبي الطريق(١).

ب - عدم قدرة السابق المخمور على السيطرة على السيارة، فخط السير يكون متعرجاً، وغالبا ما يصطدم بالسيارات الأخرى الواقفة أو التي تسير أمامه، وكثيراً ما يكون الاصطدام بمؤخرة السيارات الأخرى أو بأحد جوانبها.

---

(١) راجع، عقيد عبدالله ملاحسين، المرجع السابق، ص ٤٨.

جـ ـ كما قد يدخل بسيارته لمناطق محظورة أو أماكن خاصة، مما يسبب الازعاج والفوضى، وقد يسير بسرعة وهو لا يشعر فتقع حوادث مؤلمة، كما قد تنقلب السيارة، وعلى العكس قد يسير ببطء شديد دون أن يشعر أيضا، مما قد يسبب ارباكاً شديداً لحركة السير وازعاجاً لغيره من مستعملي الطرق.

د ـ كما قد يتصرف تصرفات غير منضبطة كاطلاق آلة التنبيه دون مبرر، أو التعدي بالشتائم والسباب على قائدي السيارات الأخرى، اعتقاداً منه أنهم يسيرون بطريقة خاطئة، على الرغم من أنه يكون هو المخطىء دون أن يدري بذلك، أيضا قد يتوقف بسيارته في مكان خاطىء كمنتصف الطريق، وقد ينام على عجلة القيادة والسيارة بهذا الشكل.

هـ ـ والسائق المخمور لا يستطيع تقدير المسافة بين السيارة التي يقودها والسيارة التي أمامه فيصطدم بمؤخرتها، واذا حاول تجاوز احدى السيارات فانه لا يستطيع تقدير فرق السرعة مما يؤدي الى وقوع الحوادث.

وكل هذه الحالات يجب أن يكون شرطي المرور على علم بها، ليستطيع من خلالها التعرف على السائقين المخمورين، فيتمكن من ضبطهم ومنعهم من الاستمرار في قيادة السيارة، وبذلك يجنبهم ويجنب المجتمع من حادث أو أكثر من حوادث السير الكثيرة التي تقع تحت تأثير الكحول.

رابعاً : تناول المخدرات وآثارها :

تشمل المخدرات الأفيون ومشتقاته، والمريوانا والحشيش والمنبهات والقات وعقاقير الهلوسة والمنومات والمهدئات.

والأفيون هو العصير المتجمد لنبات الخشخاش (القنب الهندي)، ويتم منه تصنيع المورفين والكودايين.

ومن المورفين يتم اشتقاق الهيروين (ثنائي خلات المورفين)، وتبلغ قوته عشرة أضعاف الهيروين.

ويتم تعاطي الهيروين عن طريق الحقن في الوريد أو الاستنشاق.

والأفيون ومشتقاته يعتبر من المخدرات التي تسبب الادمان، ومن آثاره الضارة أنه يقضي على الرغبات الجنسية لمتعاطيه، ويجلب الخمول والنعاس لبضعة ساعات، ويؤدي الهيروين بصفة خاصة إلى ضعف بنية متعاطيه، ويصيبه بالقلق، ويبتعد عن النقاش الذي قد يسبب له آلاما، ويخجل كثيراً أمام زملائه القدماء الذين كانوا معه في زهرة شبابه، ويكون دائما بحاجة الى النقود، فقد يتسول أو يقترض أو يسرق، كما يفقد أصدقاءه وأقاربه وعمله، ويبحث عن أشخاص مدمنين مثله، وهو دائما في خوف من رجال الأمن وعلى استعداد للهرب لأتفه الأسباب(١).

والكودايين يعتبر من مشتقات المورفين (ميثيل مورفين)، ويوجد في الأفيون بتركيز ضعيف، ولذلك فهو يصنع أساساً للأسواق بتحويل المورفين، ويعتبر مسكن لحالات السعال، وهو من أكثر الأدوية استعمالاً وشيوعاً لهذا الغرض(٢).

وحالات الادمان على الكودايين قليلة نسبياً، حيث يلزم الادمان إستعمال كميات كبيرة وبدون انقطاع لمدد طويلة.

وهناك مواد تخليقية مثل «البتدين» وتستخدم في العلاج، وحالات الادمان على المخدرات التخليقية تحدث بنسبة عالية بين المهنيين من أطباء وممرضات(٣).

ومن المواد المخدرة التخليقية يوجد أيضا المنومات والمهدئات، وهي معظمها مشتقة من «حامض الباربتيوريك».

---

(١) العقيد/ عبدالله ملا حسين التركيت، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٢) سوء استعمال المواد المخدرة، نشرة صادرة عن هيئة الأمم المتحدة سنة ١٩٧٤، ترجمة الدكتور/ حمدي حسين الحكيم، القاهرة، ص ٨.

(٣) المرجع السابق، ص ٩.

وهذه المـواد لها تـأثير كتـأثير الكحـول دون حمل رائحتـه، وقـد تفـوق تأثيراتها من حيث الشدة تأثيرات الأفيون، وتؤدي الى الادمان.

ومن خطورة إدمان المنومات والمهدئات أن الانقطـاع المفـاجيء عنهـا قـد يحدث فترة من الارتباك العقلي والهذيان والهلوسة وقد تصل إلى الوفاة.

ومن المواد التي شاع استخدامها الآن المذيبات، كالبترول والمواد المستعملة في تخفيف مواد أخرى، والسوائل المنظفة، وكذلك استنشاق الغراء.

وكل هذه المواد تحدث في بداية الأمر نشاطاً وتولد انتعاشاً، ولكنها تسبب جميعاً هبوطاً في الجهاز العصبي المركزي.

وقد إزدادت حالات استنشـاق البترول ومـواد الـوقـود والمـواد الطيـارة كالاثير واستنشاق الغراء بين المراهقين وصغار السن.

وأهم أخطار الاستنشاق حدوث الوفاة نتيجة الاختناق، وظهـور أعـراض الانحراف النفسي والقلق والدوخة وزغللة النظر والترنح في المشي وصفير بـالأذن والـذهـول، والكثير من هـذه المـواد يحدث أضراراً بـالكبـد والكلى والقلب والـدم والجهاز العصبي، وأخطر ما في استخدام هذه المواد أن الصغار الذين يعتـادون عليها قد يدفعهم ذلك الى البدء في تجربة استخدام المـواد المخـدرة الأخـرى(١). وكل هذه الآثار تعتبر غاية في الخطورة بالنسبة لقائد السيارة مما يتـوقـع معـه وقوع العديد من حوادث المرور.

أما المنشطات وأهمها «الأمفيثـامين»، فيتم تصنيعهـا لـلأغـراض الطبيـة، واستخدمت خلال الحرب العالمية الثانية من أجل ابقـاء الجنـود بـلا نـوم لفترة طويلة، وتستخدم أيضا لتخفيف الوزن.

ومن آثارها الضارة والسيئة أنهـا تؤدي الى زيـادة ضغط الـدم والسكـر وتوسيع حدقة العين، فتتمـدد بعض الأوعيـة الـدمـويـة في حين يتلف بعضهـا

(١) سوء استخدام المواد المخدرة، مرجع سابق، ص ١٢.

الآخر، وتفقد الشهية للطعام، ويميل متعاطيها الى حب الظهور وإلى كثرة الكلام، وقد يميل الى الشعور بالقىء أو الغثيان، كما تسبب ألما بالرأس وعدم القدرة على التركيز، وتداخل الأفكار، وتشويشها، وكذلك تشويش الرؤية والإصابة بالامساك والاسهال.

وفي حالات الجرعات الكبيرة فان الشخص يصاب بالتشويش العقلي، ويبدو كلامه غير مفهوم، وهلوسة، والتفكير بالعظمة، وقد يصاحب الهلوسة شعور بالرعب والخوف، قد يزيد الرغبة في الانتحار، وهي تبث الثقة المفرطة في متعاطيها لدرجة أنه يتهور في القيادة، مما يسبب الكثير من حوادث المرور.

وسوء استخدام مادة «الامفيتامين» يحدث من سائقي السيارات خاصة سائقي سيارات الشحن، وتحت تأثير المادة المنشطة لا يشعر السائق بالنعاس، ولكن يأتي النوم فجأة عندما يزول أثر المادة المنشطة، وهذا يفسر السبب في الحوادث الجسيمة التي تقع في الطرق السريعة من هذا النوع من السيارات.

ومن المواد المنشطة الخطرة أيضا مادة «الكوكايين» التي تستخلص من نبات الكوكا، وتحدث أثاراً ضارة مماثلة وأشد من الآثار السابقة بيانها بالنسبة لمادة «الامفيتامين».

خامساً : آثار تناول المنومات وعقاقير الاكتئاب النفسي وغيرها من العقاقير :

وهناك عقاقير أخرى تستخدم كمهدئات، وبعضها يستخدم كمهدىء للجهاز العصبي «كالموجادون»، وهي منومة أيضاً، ولها أعراض جانبية، فهي تقلل من قوة التركيز والإنتباه، مع زغللة بالعين، مما يؤثر في القدرة على القيادة حتى في حالة الجرعات الطبية المقررة، ولذلك ينصح الأطباء بعدم القيادة في حالة تناول هذه الأدوية.

ومن العقاقير المهدئة أيضا تلك الخاصة بحالات الاكتئاب النفسي مثل «الأيستدون» و«الماربلان». وتجاوز الجرعات المقررة من هذه الأدوية يؤدي إلى

أعراض جانبية مثل الزغللة والدوخة، ورعشة، وتشنجات مما يضعف التركيز والقدرة على القيادة.

أيضا فان العقاقير المضادة لآلام الروماتيزم والأنسولين لمرضى السكر وأدوية علاج ضغط الدم كلها تحتوي على مكونات تؤثر على الجهاز العصبي للسائقين وبالتالي على قدرتهم في القيادة السليمة.

ونظراً لأن درجة تأثير كل مخدر أو مسكر أو عقار، والكمية التي تؤخذ منه وتحدث التأثير السلبي، والتي تختلف من شخص إلى آخر، تكون غير معروفة، لذا يتوجب على كل من يقود سيارة أن يستشير الطبيب أو الصيدلي لمعرفة تأثير تناول أي عقار أو مشروب عليه، والكمية التي تحدث التأثير، وذلك قبل الاقدام على قيادة السيارة.

وفيما يلي نعرض تأثير بعض الأدوية والعقاقير على الجهاز العصبي المركزي، وعلى قدرة متعاطيها على قيادة السيارة(١):

١ - **المواد المنومة والمسكنات** : ومنها «الباريسوريت»، وهذه تؤدي الى التراخي (الكسل)، والدوخة، والاضطراب العقلي والتعثر في الكلام، وتلاحظ هذه التأثيرات بنوع خاص في الكبار، كما أنه يؤدي الى ظهور أعراض مشابهة لأعراض السُّكْر من تناول الكحول، وهي الصعوبة في التفكير، والاضطراب العاطفي، وتقدير ضعيف للموقف، ونقص في التناسق العضلي، مما يؤدي الى عدم اتزان الشخص وسقوطه وربما حدوث اصابات فيه.

ويزداد مفعول المسكنات مع تناول الكحول، فقد كشفت دراسات ألمانية أنه عندما يتناول السائقون مسكن مع كحول يزداد معدل الحوادث عندهم بمقدار ٧٧٪، وأما تناول الكحول مع الباريستوريت فانه يكون مميتاً، فقد ثبت أن تناول جرعة وثلث من هذا المنوم مع الكحول من الممكن أن يقتل الشخص.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٦٣، ٥٦٤.

وتبقى تأثيرات «الباريستوريت» في الجسم لمدة ٧٢ ساعة.

وعموماً يجب عدم أخذ المنومات والمسكنات مبكراً، خاصة تلك التي لها مفعول طويل الأمد، إذا كان المريض ينوي قيادة السيارة في نفس اليوم.

٢ ـ **المهدئات المركزة** : وهذه تؤدي إلى عدم التناسق العضلي والخمول الذهني والبطء في الاستجابة، والشلل الرعاش، وأحيانا الغيبوبة وربما تسبب النعاس في أول مراحل العلاج.

وتزداد هذه التأثيرات مع الكحول.

ويجب إستشارة الطبيب عند تناول المهدئات اذا أراد الشخص الذي تناولها قيادة السيارة.

٣ ـ **المهدئات البسيطة** : وهذه تؤدي الى النعاس والنوم واضطراب الرؤية والتعثر في الكلام والحساسية للضوء الباهر والإضطراب الذهني وأحياناً الشعور بالسكر، والجرعات الكبيرة ربما تؤدي إلى عدم المبالاة وأحيانا الإغماء، وتزداد هذه الأعراض مع تناول الكحول.

وقد أجريت تجربة في الولايات المتحدة الأمريكية على ٦٨ سائق تناولوا جرعات من مهدىء بسيط مشهور، واستمرت التجربة لمدة ٩٠ يوماً، وظهر من التجربة أن عشرة منهم تورطوا في حوادث بسيطة وستة في حوادث بليغة على الطريق(١).

٤ ـ **الأدوية المضادة للحساسية** : وهذه من شأنها أن تسكن الآلام وتؤدي الى النعاس والنوم العميق، والخمول، والضعف العضلي وفقدان التناسق، وعدم القدرة على التركيز، والصداع، والدوار، والرؤية المشوشة، وطنين في الأذن.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٥٦٣.

وتناولها مع الكحول والباريستوريت (المسكن) يـزيـد من هـذه الآثـار. ويجب استشارة الطبيب عند قيادة السيارة مع تناول مضادات الحساسية، لأنها تؤدي الى النعاس وفي ذلك خطورة لوقوع حوادث المرور.

٥ ـ عقاقير فتح الشهية «الانفتين ومركباته» (المنشطات) :

في فترة فعالية العقار يمكن أن تزداد الآثار الجانبية مثل التقدير المشوش، والتهور المتزايد، والثقة أكثر من اللازم والشعور بالنشاط، والارتبـاك، وخفقـان القلب، والإضطـراب والتـوجس والاحبـاط والارهـاق وعـدم التنـاسق الـذهني والعضـلي وربما الهذيان. وربما تزداد هذه الآثار تحت ظروف معينة مع تنـاول الكحول.

وبالرغم من أن المنشطات من الممكن أن تكون مفيدة في تأجيـل الارهـاق، وتزيد من اليقظة، الا أن خطرها يكمن في أنها تؤدي الى تعطيل بدايـة الارهـاق الطبيعي للجسم، وكلما تأخر هذا التعطيل كلما كان الأمر سيئاً.

ومن خطورة المنشطات هو ميل متعاطيهـا الى زيـادة الجـرعـة لـزيـادة الشعور بالنشاط، وثبت أن عددا كبيرا من السائقين، خاصة سائقي الشاحنـات الذين ارتكبوا حوادث كبيرة، يتناولون المنشطات.

٦ ـ المنشطات الانفعالية «مونوامين أوكسيديز» :

وهذه تؤدي إلى خفقان في القلب، والعرق، والرؤيا المشـوشـة وتشـويش الألوان أي عدم القدرة على تمييزها، والارتباك والاثارة المتزايدة وعدم القدرة على السيطرة على النفس، والقلق.

وتزداد خطورة هذه الآثار عند تناول هذه المنشطات مـع الكحـول ومـع بعض أنواع من الأطعمة كالجبن، ومستخرجات الخميرة والفاصوليا البيضاء.

وتأثيرها على السائقين مثل تأثير المنشطات السابقة.

٧ ـ المنشطات الانفعالية «تيمولفيتكس» :

وهذه تؤدي الى الارتعاش والارهاق وخفقان القلب والاضطراب والرؤيا المشوشة، والارتباك والحساسية ضد الضوء الباهر، مما يجعل تناولها خطراً على القيادة السليمة الآمنة(١).

وتظهر خطورة العقاقير المهدئة أو المنشطة أو المخدرات، في عدم وجود آثار ظاهرية على المريض، كالرائحة التي تنبعث من متناول الكحول أو حالة عدم الإتزان التي يعاني منها المخمور، ويصعب على رجل الشرطة اكتشاف متعاطيها من الفحص الخارجي، ولا يعرف أن السائق كان متناولا للعقاقير أو الأدوية الا بعد وقوع الحادث، كما أنه يسهل تعاطيها أثناء قيادة السيارة، وهذا بعكس المسكرات التي يصعب على الشخص تناولها وهو يقود سيارته.

سادساً : الإجراءات المتبعة في شرطة دبي عند وقوع حادث سير تحت تأثير الخمر :

عند وقوع حادث مروري، ويظهر أو يشتبه في أن السائق المتورط كان متناولاً للمشروبات الكحولية، فان الإجراءات المتبعة والتي يتخذها مسئول الدورية في شرطة دبي تتمثل فيما يلي(٢):

١ ـ يتم سحب رخصة القيادة والملكية من السائق المشتبه فيه.

٢ ـ الانتهاء من إجراءات كشف الحادث وتخطيطه ومعاينته وسرعة نقل المصابين في حالة وجودهم.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٥٦٤.

(٢) راجع بحث الملازم أول/ نورة خميس البقالي، مرجع سابق، ص ٣٤، وراجع في هذا البحث التوصيات التي اقترحتها الباحثة للحد من حوادث السير تحت تأثير المسكرات، ص٣٩، ٤٠.

٣ ـ تقوم الدورية بأخذ السائق الى المستشفى أو إلى عيادة الشرطة ويعرض على الطبيب المناوب.

٤ ـ يقوم الطبيب باجراء فحص كشف السكر، وذلك بجعل السائق يمشي في خط مستقيم لمعرفة درجة اتزانه وتوازنه، كما يتم فحص رائحة فمه، وكذلك فحص عينة من دمه لتحديد نسبة الكحول فيه.

٥ ـ يؤشر الطبيب على الاستمارة الطبية بما اذا كان السائق المشتبه فيه سكرانا من عدمه (الحالة ب أو هـ) كما هو موضح في الاستمارة المرفقة بالصفحة التالية.

٦ ـ إذا ثبت أن السائق كان في حالة سكر يعاد الى مركز الشرطة ويتم توقيفه.

٧ ـ تؤخذ افادته في اليوم التالي حتى يكون قد فاق تماماً من السكر.

٨ ـ يعطي تبليغ بالحضور للمحكمة وتصريح لتصليح سيارته(١).

٩ ـ يطلق سراحه بالكفالة أو يحول الى النيابة العامة مع ملف القضية.

---

(١) حكمت محكمة استئناف أبوظبي في الاستئناف رقم ١٤٨/٨٠ بتاريخ ٣٠/١٢/١٩٨٠ «ان سائق السيارة كان مخموراً وقت الحادث، ولهذا فإن الخطأ الذي نشأ عنه لا يغطيه التأمين»، منشور في «عبدالله راشد هلال، مجموعة الاحكام، المرجع السابق، ص ٩٥٨».

دولة الإمارات العربية المتحدة — **استمارة فحص طبي** — استمارة شرطة نموذج (١١)

الاستمارة التي تصحب الشخص او الجثة المرسلة للكشف الطبي

نمرة البلاغ أو الأحوال .... محضر / مركز ....

التاريخ والساعة ....

يملأ بواسطة الشرطة

الاسم .... الجنس .... العمر ....

الجنسية .... المهنة .... العنوان ....

موجز عن الحادث ....

الإمضاء .

يملأ بواسطة الطبيب :

محل الكشف أو الفحص .... التاريخ والساعة ....

أوصاف الشخص الذي تم فحصه طبيا ومن حالته أو كانت هناك إصابات :

....

في حالة الجرح أو الموت .

....

هل حالته خطرة . ...

رأي الطبيب عن السبب المحتمل للجرح الأذى أو الموت

نتيجة الفحص في حالة السكر

أ) سكران . ...

ب) تحت تأثير خفيف : ....

ج) تنبعث منه رائحة الخمر ولكنه في الظاهر صاحي . ...

د) صاحي ....

هـ) هل يمكنه قيادة سيارة بأمان : ....

شكل رقم (٩٣) نموذج نتيجة الفحص الطبي للسائق المشتبه في سكره

سابعاً : المعالجة التشريعية لسوق المركبة تحت تأثير الكحول أو المخدر :

تناول قانون حركة السير في امارة دبي هذه المخالفة بالتجريم ونص على أن كل من ساق أو حاول سوق مركبة ميكانيكية، وكل من هو مسئول عن مركبة ميكانيكية على أي طريق وهو تحت تأثير الكحول أو أي مخدر لدرجة لا يستطيع فيها ضبط المركبة تماماً، أو لدرجة قللت من كفاءته كسائق، يعتبر أنه ارتكب جرماً، ويعاقب عليه بالحبس لمدة لا تزيد عن سنتين أو بغرامة لا تزيد على ٣٠٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين، ويقتضي على المحكمة أن توقف العمل برخصة قيادة الشخص الذي تدينه بمقتضى أحكام هذه المادة وأن تقرر حرمانه من حق الحصول على رخصة قيادة لمدة لا تقل عن اثنى عشر شهراً من تاريخ ادانته.

هذا ولم يرد نص في مشروع اللائحة التنفيذية يعالج هذه المخالفة، ويبدو أن المشروع اكتفى بالتنظيم الذي ورد في القانون في هذا الصدد.

كما يلاحظ ان المشرع لم يجرم واقعة سوق المركبة تحت تأثير تناول العقاقير الطبية كالمهدئات والمنشطات وغيرها من الأدوية، ويبدو أنه اكتفى بتجريم القيادة تحت تأثير الخمر والمخدرات باعتبار ان تناول هذه المواد معاقب عليه جنائياً.

إلا أنه يفضل ايضا تجريم قيادة المركبة تحت تأثير العقاقير الأخرى، خاصة المنشطات والمهدئات، إذا تناول السائق وقاد السيارة دون استشارة الطبيب، أو للحصول على نشاط مصطنع، كالذي يفعله الكثير من سائقي الشاحنات وتكون نتيجته وقوع حوادث مرورية خطيرة كما سبق القول.

الفصل الحادي عشر

عدم صلاحية المركبة

عرض المشكلة :

تقع العديد من حوادث المرور بسبب عدم صلاحية المركبة، ويقصد بعدم صلاحية المركبة وجود عيب فني في السيارة يجعلها غير صالحة للسير بأمان(١).

والإهمال في صيانة السيارة يعرض سائقها والآخرين للأخطار، ولذا يجب الكشف عليها من وقت لآخر وعدم ترك الأعطال البسيطة تتزايد وتتفاقم.

وعلى الرغم من أن عدد حوادث المرور التي وقعت لعدم صلاحية المركبة يعتبر قليل جداً مقارنا بالحوادث التي وقعت للأسباب الأخرى التي وردت في إحصائيات حوادث المرور في دبي اذ بلغت في عام ١٩٨٩ (٢١) حادث، وفي كل من عامي ١٩٩٠، ١٩٩١ (٩) حوادث فقط، إلا أن هذا لا يعني عدم أهمية هذا السبب، فقد يكون عداد السرعة مثلا معطلا أو غير مضبوط، ويسرع السائق ولا يوجد أمامه مؤشر للتنبيه عن خطورة السرعة، ويقع حادث يكون سببه المباشر السرعة الزائدة، والسبب غير المباشر عطل عداد السرعة.

---

(١) في التعريف بالمركبة وغيرها من وسائل النقل راجع الباب الأول من القسم الثالث من هذا المؤلف.

أيضا قد تكون زوايا اتزان السيارة غير منضبطة، ويسرع السائق ويقع حادث نتيجة السرعة أولاً، وانحراف السيارة الناتج عن عدم ضبط زوايا العجل ثانياً، وهكذا نجد أن العديد من حوادث المرور ترجع بصفة أساسية لعدم صلاحية المركبة(١).

ومن الأمور التي تجعل المركبة غير صالحة للسير بأمان عمل لحامات أو وصلات في أجزاء القاعدة (الشاصيه)، ووجود وصلات أو لحامات بجهاز القيادة، أو تآكل الفرامل أو عدم ضبط محاور المركبة، أو تآكل الاطارات، أو وجود تسرب في خزانات وأنابيب الوقود أو الزيت أو المياه بالسيارة، أو وجود عطل بالاضاءة أو توصيلات الكهرباء، أو تلف أو نقص في المرايا أو الزجاج أو مساحات الزجاج(٢).

ويكون هناك عيب أو خلل في السيارة وتكون غير صالحة للسير بأمان اذا حدث بها نقص في كفاءة أو عطل في جزء أو أكثر من أجزائها، وهذا يتطلب من السائق تفقد سيارته يومياً أو أسبوعياً أو كل فترة معينة للتأكد من صلاحيتها، وكذلك أن يكون على علم بأهم الأعطال التي يمكن أن تصيب سيارته حتى يستطيع اصلاحها بنفسه أو عن طريق المختصين، وسوف يتم تناول هذه الأمور من خلال الموضوعات التالية :

---

(١) في المملكة المتحدة توضح الدراسات أن نحو ١٠٪ من حوادث المرور تساهم فيها السيارة بشكل مباشر، وتوزع هذه النسبة بواقع ٣٪ بسبب قصور الفرامل، ٣٪ بسبب عيوب أو تلف الإطارات، ١٪ بسبب الفشل التام أو الكسر المفاجيء في بعض الأجزاء الميكانيكية ١٪ نتيجة خلل في مجموعة القيادة، وأقل من ١٪ نتيجة عيوب في الاضاءة، ١٪ بسبب حجب الرؤية نتيجة وجود ملصقات أو العفش أو حمولة زائدة تحول دون الرؤية الكاملة أمام السائق بالإضافة الى عيوب أخرى في السيارة تساهم بقدر ضئيل في وقوع الحوادث.

(راجع الأستاذ عمر عبدالنبي: المواصفات القياسية للسلامة في السيارة والطريق، المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض، ١٤٠٨ هـ ، ١٩٨٨م، ص ٦٤، ٦٥).

(٢) تتكون السيارة الصالون من ١٣٠٠٠ ـ ١٥٠٠٠ جزء تتضافر للعمل معا، ويتم تشغيل بعض هذه الأجزاء حتى دقة (٠,٠٠٠٥) من البوصة، بل وأقل من ذلك، كما يدخل في تركيب السيارة ٦٠ مادة مختلفة من الصلب الى الورق المقوى ومن النيكل الى النايلون (الموسوعة العملية للسيارات، مرجع سابق، ص ٤٥).

١ ـ أهم الأعطال التي تصيب السيارة.

٢ ـ شروط الصلاحية الواجب توافرها في المحرك والفرامل والأجهزة الأخرى.

٣ ـ فحص المركبات الميكانيكية للتأكد من توافر شروط الصلاحية.

٤ ـ الواجبات اليومية للسائق للتأكد من صلاحية المركبة، ولتفادي أعطالها.

٥ ـ المواصفات الخليجية الخاصة بشروط الأمن وسلامة المركبات.

أولاً : أهم الأعطال التي تصيب السيارة :

في أحيان كثيرة يحدث أن تتعطل السيارة فجأة وهي على الطريق، أو قد تنحرف عن الطريق فجأة لعطل حدث في مقودها، أو أن الفرامل لا تعمل بكفاءة فلا يستطيع السائق ايقافها بأمان، وفي كل هذه الأمور وغيرها يكون السائق معرضا لوقوع حادث مروري يكون في غنى عنه إذا اعتنى بسيارته وجعلها دائما صالحة للاستعمال، وغير معرضة لخطر التوقف أو الانحراف أو اصطدام السيارات الأخرى بها لعطل في الانارة مثلا، ونورد فيما يلي أهم الاعطال التي يتصور حدوثها في السيارة والتي يجب أن يكون السائق على علم بها للعمل على تلافيها(١) :

١ ـ أعطال الإضاءة(٢) :

إن الرؤية الواضحة في كل الاتجاهات تعتبر من أهم عناصر الأمان التي يمكن أن يوفرها صانعوا السيارات لقائد السيارة، وهناك عنصران رئيسيان

---

(١) راجع في ذلك: مهندس محمد عبدالعزيز، ٤ كتب في كتاب واحد، القاهرة ١٩٨٥، ص ١١٥ وما بعدها، نور على الطريق ، مرجع سابق،ص ٦٣ وما بعدها.

(٢) كانت مصابيح الغاز التي تضاء بالجازولين هي المستخدمة في السيارات حتى ١٩١١م، وفي ذلك العام تمكنت شركة كاديلاك من ادخال الاضاءة الكهربائية في السيارات وهي المستخدمة حتى الان «راجع: الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٤٥».

يحددان نوعية الرؤية في السيارة، التصميم الأساسي للسيارة وقدرات المعدات الملحقة بالسيارة.

فالسيارة تصمم بحيث تضمن للسائق أن يجلس في مكان مرتفع بالسيارة يمكنه رؤية الطريق أمامه بشكل واضح، ويجب أن تكون دعامات الأبواب رفيعة بشكل يمنع حدوث نقاط معمية بالنسبة للسائق، فكلما كان السائق قادراً على رؤية كل ما حوله خارج السيارة من الاتجاهات الأربعة كلما كانت درجة الأمان والسلامة في القيادة مرتفعة.

أيضا فان المعدات الملحقة بالسيارة وهي الأضواء وماسحات الزجاج والمرايا الجانبية والمرآة الداخلية كلها تساهم في توفير رؤية آمنة ومضمونة للسائق في مختلف الاتجاهات.

ويحتم القانون أن يكون في السيارة أضواء أمامية وأضواء جانبية وأضواء خلفية وأضواء تحذيرية عند التوقف وعاكسات خلفية ومؤشرات مرورية وضوء يوضح الأرقام الخلفية، وكثيرا ما تحدث أعطال في كل هذه الأضواء أو في بعضها، وتتخذ أعطال الاضاءة عدة أشكال كضعف الاضاءة، أو هبوط قوة الاضاءة، أو قد تكون قوة الاضاءة شديدة وغير عادية، أو اختلاف شدة الاضاءة مع اختلاف السرعة أو أن المصابيح معطلة ولا تعمل.

وهذه الأعطال يجب فوراً إصلاحها، لأن الاضاءة السليمة في السيارة تمثل عنصر أمان للسائق قائد السيارة ولقائدي السيارات الأخرى، فعدم اضاءة السيارة في الليل مثلا يجعل قائدها غير قادر على تمييز الطريق وخط السير ومشاهدة ما حوله أو أمامه من مستعملي الطريق الآخرين من السيارات والمشاة والدواب، ويعرضه لخطر الصدم بهم أو الاصطدام به، وكثيرا ما وقع العديد من حوادث المرور لهذا السبب الخطير.

ونظراً لأهمية الاضاءة فقد وضع قانون حركة السير في امارة دبي ومشروع لائحته التنفيذية مجموعة من القواعد المنظمة لاستخدام الاضاءة

والأنوار، ووردت هذه القواعد في المواد من رقم (٣٧ ـ ٤٧) من القانـون والمـواد من رقم (٧٦ ـ ٨٤) من مشروع اللائحة، ومخالفة أي قاعدة من هذه القـواعـد يجعل المركبة غير صالحة للاستعمال، وعلى شرطي المرور عند مشـاهـدتـه أي مخالفة من هذه المخالفات اتخاذ اللازم في ضوء السلطات المخولـة لـه بمقتضى أحكام هذا القانون ولائحته التنفيذية، وهذه القواعد هي :

أ ـ أجهزة الاضاءة في المركبة الميكيانيكية :

١ ـ يجب أن تجهز كل مركبة ميكانيكية ـ باستثناء الدراجـة النـاريـة ـ بأجهزة الانارة التالية، وأن توضع هذه الأجهزة بشكل واضـح لا يمكن حجبهـا أو ابطال مفعولها بأي قسم من المركبة أو حمولتها.

● مصباحان أو أربعة مصابيح تعطي نوراً أبيض أو أصفر، وصـالحـة لخفض أنوارها حتى لا تسبب بهراً في عيون الغير، توضع في مقـدمـة المـركبـة واحد أو اثنان منها في المقدمة اليمنى، وواحد أو اثنان في المقدمـة اليسرى، وذلك لأجل انارة الطريق أمام المركبة، ويجب على المركبات الميكانيكيـة التي تسير على الطريق بين غروب الشمس وشروقها أن تخفض أنوار مصابيحهـا الأمـاميـة في وجه سائقي المركبـات القـادمـة من الجهـة المقـابلـة، وأن لا تعطي أشعـة من مصابيحها على الطريق أمامها لمسافة تزيـد على ٣٥ مترا (م ١/٣٨ فقـرة أ، ب من القانون).

● ويجوز تركيب مصباحين للانارة خلال الضباب في مقـدمـة المـركبـة الميكانيكية، بالاضافة الى المصباحين أو المصابيح الأماميـة، شريطـة أن لا تسبب أشعة النور المرسلة من مصباحي الضباب بهراً أو ازعـاجـاً للغير من مستعملي الطريق. (م ١/٣٨ فقرة جـ من القانون).

● مصباحان جانبيان أبيضـان يثبتان في المقـدمـة على جنـاحي المـركبـة الميكانيكية بصورة يريان فيها بوضوح من مسافة لا تقل عن ١٥٠ متراً، شريطة أن لا يسبب نورهما بهرا في عيون الغير من مستعملي الطريق أو ازعـاجـا لهم،

ويجب انارة هذين المصباحين في المركبات للتنبيه لها في حال وقوفها في الطـريق غير المنارة ليلا. (م ١/٣٨ فقرة جـ من القانون).

● مصباحان أحمران يثبتان في مؤخرة المركبة الميكانيكية بشكـل ظـاهـر يريان بالليل من مسافة لا تقل عن ١٥٠ متراً خلف السيارة، ويجب انارة هذين المصباحين الحمراوين في كل وقت تكون فيه مصابيح المركبة الأمامية والجانبيـة مضاءة. (م ١/٣٨ فقرة د من القانون).

● مصباح يعطي نوراً هادئاً لانارة لوحة أرقام المركبة الميكانيكية، بشرط أن لا يشع هذا النور على أي مكان مباشرة إلا على لوحة الارقـام الخلفيـة فقط. (م ١/٣٨ فقرة هـ من القانون).

● مصباح أحمر اللون للوقوف يضاء بقصد التنبيه عند استعمال فرامل المركبة الميكانيكية لأجـل تخفيف السرعـة أو الـوقـوف، ويجوز أن يكـون هـذا المصباح مشتركا أو داخلا في المصباحين الحمراوين المنصـوص عليهـا في المـادة ١/٣٨ فقرة د المشار اليها سابقا (م ١/٣٨ فقرة و من القانون).

٢ ـ يجب تثبيت عـاكستين من مـادة حمراء اللـون تـريـان في الليـل من مسافة لا تقل عن مـائة متر حينما تصـوب عليهما أشعـة نـور آخـر، وذلك في مؤخرة كل سيـارة ثقيلـة وبـاص وجـرار وجهـاز ميكـانيكي ومقطـورة، تثبت أحداهما على مسافـة لا تـزيـد على ٤٠ سم من أقصى طـرف المـركبـة الأيمن والأخرى على مسافة لا تزيد عن ٤٠ سم من أقصى طرفهـا الأيسر. (م ٢/٣٨ من القانون).

٣ ـ لا يسمح لأية مركبة ميكانيكية بالسير على أي طريق ليلا ما لم تدل مصابيحها على عرض تلك المركبة بوضوح. (م ٣/٣٨ من القانون).

٤ ـ يجب أن تكون كل مركبة ميكانيكية باستثناء الدراجة النارية، مجهزة بمؤشر للدلالة على اتجاه سيرها (م ٣٩ من القانون).

ب ـ أجهزة الاضاءة في المقطورة :

نصت على هذه الأجهزة المادة (٤٠) من القانون، وتضمنت الاحكام التالية:

١ - يجب أن تجهز كل مقطورة بمصابيح خلفية تتوفر فيها الشروط المبينة في الفقرات (د، هـ و) من المادة (١/٣٨) من هذا القانون، والفقرة (د) المشار اليها تنص على وجوب تثبيت مصباحين احمرين في مؤخرة المركبة الميكانيكية بشكل ظاهر يريان بالليل من مسافة لا تقل عن ١٥٠ مترا خلف السيارة.

وأوجبت إنارة هذين المصباحين الحمراوين في كل وقت تكون فيه مصابيح المركبة الأمامية والجانبية مضاءة.

٢ - أما الفقرة (هـ) فنصت على مصباح يعطي نورا هادئاً لانارة لوحة أرقام المركبة الميكانيكية الخلفية، شرط أن لا يشع هذا النور على أي مكان مباشرة، إلا على لوحة الأرقام الخلفية فقط.

ويجب اضاءة هذا المصباح عندما تكون أية مصابيح في مقدمة المركبة مضاءة.

٣ - والفقرة (و) نصت على مصباح أحمر اللون للوقوف يضاء بقصد التنبيه عند استعمال فرامل المركبة الميكانيكية لأجل تخفيف السرعة أو الوقوف، ويجوز أن يكون هذا المصباح مشتركاً أو داخلاً في المصباحين الحمراوين المنصوص عليهما في الفقرة ١ (د) من المادة ٣٨ كما سبق القول.

جـ - أجهزة الاضاءة في الدراجة النارية والعادية :

نصت على هذه الأجهزة المادتان (٤١، ٤٢) من القانون وتضمنتا الأحكام التالية :

١ - يجب أن تكون كل دراجة نارية مجهزة بمصباح رئيسي لانارة الطريق أمامها ليلا «تتوفر فيه الشروط المحددة في الفقرة ١(أ) من المادة (٣٨) السابق الاشارة إليها، على أن يكون صالحا لتخفيض نوره بحيث لا يسبب بهراً في عيون الغير من مستعملي الطريق أو ازعاجا لهم.

٢ ـ يجب أن تكون كل دراجة نارية مجهزة بمصباح آخر خلفي تتوفر فيه شروط الفقرة (١) «د» من المادة (٣٨) المشار اليها سابقا، واذا كانت الدراجة ذات عربة جانبية فيجب أن تجهز علاوة على ذلك بمصباح جانبي يوضع في مقدمة العربة الجانبية.

٣ ـ يجب أن تجهز كل دراجة عادية بمصباح رئيسي في مقدمتها يميز الطريق في الليل لمسافة خمسين مترا على الأقل وبمصباح أحمر وعاكسه حمراء في مؤخرتها (م ٤٢ من القانون).

د ـ الشروط العامة لاستخدام الانارة بالنسبة لجميع مستعملي الطريق:

وردت هذه الشروط في المواد ٣٧، ٤٣، ٤٧ من القانون، وكذلك المواد من ٧٦ ـ ٨٤ من مشروع اللائحة التنفيذية للقانون وفقا للتفصيل الآتي :

١ ـ على كل قائد مركبة أن يستخدم أنوار مركبته أثناء الليل (بين الغروب والشروق) وكذلك في النهار عندما تكون الرؤية غير كافية لأي سبب كالضباب أو هطول الأمطار الغزيرة أو عند المرور في الانفاق.

٢ ـ واذا توقفت المركبة أثناء الليل على طرق غير مجهزة بانارة عامة أو عندما تكون الرؤية غير كافية، وجب على قائد المركبة أن يعلن عن وجود مركبته بواسطة اضاءة أنوار المواضع اللازمة الموجودة بالمركبة.

٣ ـ على قائدي المركبات عدم إستخدام أنوار حمراء أو أجهزة أو أية مواد عاكسة حمراء في مقدمة المركبة، وكذلك عدم استخدام أنوار بيضاء أو صفراء كاشفة أو أية مواد عاكسة غير حمراء في مؤخرة المركبة.

٤ ـ على قائد الماشية أو الأغنام أو حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب استخدام أنوار وأجهزة عاكسة عند انتقالهم ليلا على طول نهر الطريق.

٥ ـ لا يجوز لقائد مركبة مجهزة بنور خاص للسير الى الخلف، اضاءة

هذا النور الا عند اعتزامه السير الى الخلف وأثناء ذلك، مع مراعاة عدم مضايقة باقي مستعملي الطريق، وعلى أن يتم اطفاؤه بمجرد التوقف.

٦ - يحظر على قائدي المركبات وضع المصابيح الكاشفة (الكشافات) أو استعمالها، ويجب عليهم عدم استعمال الأنوار العالية داخل المناطق المأهولة، ويسمح باستعماله خارجها، على أن يكون ذلك بصفة متقطعة عند تقابل مركبته بأخرى بمسافة لا تقل عن ٣٠٠ متر، ويحظر استعماله عندما تكون المسافة بين المركبتين ٥٠ متراً، كما يحظر استعمال هذا النور عندما تسير المركبة خلف مركبة أخرى بمسافة قصيرة، ويجوز في هذه الحالة اضاءة الأنوار بصورة متقطة للاعلان عن عزم المركبة على التخطي، ويحظر استعمال هذه الأنوار في إبهار بقية مستعملي الطريق أو عندما يقتضي ذلك أمن المرور على نهر الطريق أو على جانبه.

٧ - في الأحوال الجوية التي تتعذر فيها الرؤية الآمنة ولو نهارا، يجب على قائدي المركبات اضاءة مصابيحها وتخفيض السرعة بما يتناسب وحالة الطريق، كما لا يجوز تخطي أية مركبة أخرى الا عند الضرورة.

٨ - على قائدي المركبات اضاءة أنوار الطريق في الحالات الآتية :

أ - على الطرق العامة.

ب - في الحالات المنوع فيها استعمال أنوار القيادة، وتكون أنوار الموضع غير كافية للسماح لقائد المركبة بأن يرى بوضوح على مسافة كافية.

جـ - عندما تكون أنوار الموضع غير كافية للسماح لبقية مستعملي الطريق برؤية المركبة على مسافة كافية.

د - في حالة تعذر الرؤية أو وجود ضباب متى كانت المركبة غير مزودة بأنوار خاصة بالضباب.

٩ ـ يجوز استخدام أنوار القيادة أو أنوار الطريق بطريقة متقطعة في فترات قصيرة وذلك للتحذير، وعند اعتزام المركبة تخطي مركبة أخرى.

١٠ ـ يجب إستعمال أنوار القيادة في المناطق المأهولة أو غير المأهولة، حتى ولو كان الطريق مضاء اضاءة كافية.

١١ ـ يجب أن تجهز كل عربة بالنور الكافي لتنبيه الغير من مستعملي الطرق عن وجودها فيها ليلاً.

١٢ ـ يجب عدم إنارة المصابيح الرئيسية الأمامية في المركبات بلا ضرورة حينما تكون المركبة واقفة.

١٣ ـ لا يجوز في أي حال من الأحوال استعمال المصباح الأحمر في مقدمة المركبة والأبيض الذي يرسل أشعة مباشرة في مؤخرتها.

١٤ ـ يحظر إستعمال الأنوار الكاشفة في المركبة كوسيلة من وسائل الانارة الا لاغراض الكشف عن أجزاء المركبة الجاري اصلاحها.

١٥ ـ إذا كانت المركبة محملة وكان قسم من حملها بارزا الى الخارج من مؤخرتها وجب تعليق نور أحمر في طرف حملها البارز ليلا وقطعة حمراء من القماش نهاراً.

ويجب على رجل المرور ان يكون على علم تام بكل احكام وشروط الاضاءة السابق بيانها في المركبات المختلفة، حتى يتمكن من التعرف واكتشاف اية مخالفة لهذه الشروط والأحكام، وإتخاذ اللازم نحو تلافيها، لان في ذلك حماية للسيارة وقائدها وباقي مستعملي الطريق من وقوع أية حوادث مرورية يكون سببها الخلل أو الأعطال في أجهزة الاضاءة أو مخالفة أحكام الإضاءة الآمنة في السيارة.

٢ ـ أعطال المحرك :

هناك العديد من الأعطال التي تصيب محرك السيارة، وهي تؤدي الى توقف السيارة نهائياً عن العمل أو صعوبة سيرها مما يعرقل حركة المرور، أيضا قد يزداد خروج العادم فيسبب تلوثاً للبيئة وضرراً لمستعملي الطريق، ومن أهم أعطال المحرك أن المحرك لا يعمل عند بدء الحركة، أو أنه يبدأ بصعوبة ثم يتوقف، أو أنه يدور بالسرعة المطلوبة ولكنه لا يعمل، أو أنه يعمل ولكنه لا يعطي قدرته بالكامل، أو ارتفاع درجة حرارته أكثر من اللازم، أو رجوع البنزين من المحرك الى المغذي وحدوث فرقعة، أو ارتفاع معدل استهلاك البنزين، أو وجود عادم لونه مائل للسواد أو للزرقة، أو وجود دقات غريبة بالمحرك أو انخفاض ضغط الزيت بالمحرك(١).

٣ ـ أعطال الدبرياج (الكلاتش) :

الدبرياج هو فاصل وواصل الحركة بين الموتور وأجهزة الجر أو السحب، ومن أهم الأعطال التي تصيب الدبرياج حدوث انزلاق بالدبرياج، أو حدوث صوت أو ذبذبة فيه، وعدم تحرك دواسة الدبرياج بسهولة.

٤ ـ أعطال الفرامل :(٢)

أ ـ الأعطال :

الفرامل تعتبر من أهم أجزاء السيارة، وحدوث خلل أو عطل بها تنتج عنه

(١) الحرارة التي تنتج داخل المحرك تزيد عن ٧٠٠ درجة مئوية (١٣٠٠ فهرنهايت) وربع هذه الحرارة يتم تحويلها الى طاقة، والباقي يفقد في دائرة التبريد والعادم، ويحتوي المحرك على ١٢٠ : ١٥٠ جزء متحرك تحتاج إلى التبريد والى ان تفصل عن بعضها بواسطة الزيت لكي تتحرك بكفاءة (راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٤٦).

(٢) أول من إخترع الفرملة القرصية (ديسك بريك) عام ١٩٠٢ هو المهندس البلجيكي (لانشستر) ثم قام الالماني (مرسيدس ديملر) بابتكار نظام جديد للفرامل يطلق عليه بكرة أو طنبور الفرامل، ويعتبر هذا الاختراع علامة تاريخية بارزة في صناعة السيارات، وبعد عام ١٩١٨ تمكن (لوكهيد) من اختراع نظام الفرامل الهيدروليكي المعروف باسمه، أي (فرامل لوكهيد)، راجع في ذلك: الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق ص ٣، ٦.

حوادث مرورية أليمة، ولذا يجب الكشف عليها باستمرار والتأكد من سلامتها وأنها تعمل بكفاءة تامة، ومن أهم أعطال الفرامل، عدم تحرك دواسة الفرامل بسهولة (تحجر الفرامل)، أو عدم انتظام تحكم الفرملة في العجل، فالفرملة تكبح العجل، ثم يزول التأثير، ثم يعود مرة أخرى ثم يزول وهكذا، أو نزول دواسة الفرامل لنهاية المشوار مع عدم كبح السيارة، وتسرب زيت الفرامل، وشدة سخونة الفرامل أثناء السير، والتصاق الفرامل، أو انحراف السيارة الى أحد الجانبين عند تشغيل الفرامل.

والفرامل تعمل عن طريق الاحتكاك الذي يحدث بين جزء غير متحرك من السيارة، وبين اسطوانة أو طبلة تدور مع عجلات الطريق، وينتج عن الاحتكاك القوة المطلوبة لتخفيض سرعة السيارة وتحويل طاقة اندفاع السيارة إلى حرارة تتلاشى بفعل الهواء المحيط بالفرامل(١).

وحتى تعمل الفرامل بكفاءة فانه يجب توزيع وتغيير مجهود الفرملة بين العجلات الأمامية والخلفية حسب الثقل الذي تحمله، كما أنها تتغير حسب تصميم السيارة سواء كانت ذات محرك خلفي أو أمامي، وحسب عدد الركاب وكمية الأمتعة.

فاستخدام الفرامل ينتج عنه القاء بعض الثقل الى الأمام، وهذا النقل يؤدي إلى زيادة الثقل على العجلات الأمامية وتخفيفه على العجلات الخلفية، ومعظم عملية الفرملة لايقاف السيارة تقوم بها الفرامل الأمامية، وعند الضغط بشدة يصبح هناك نقل أكبر للثقل الى الامام وتتجه الفرامل الخلفية للانغلاق مما يسبب في بعض الأحيان انزلاق مؤخرة السيارة إلى احد الجوانب، فاذا ما اغلقت الفرامل الأمامية أولا فان السيارة غالبا ما تنزلق في اتجاه امامي، وفي هذه الحالة فان السائق يفقد القدرة على التحكم في عجلة القيادة. وتحدث هذه العملية

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٤٥.

بصفة خاصة على الأسطح اللزجة أي المبللة، ولذلك يجب توخي الحذر وعدم الضغط بشدة على الفرملة عند السير على هذه الأسطح(١).

وتعتبر الحرارة الزائدة للفرامل من أهم الأسباب التي تؤدي الى اضعافها، لأن الحرارة تسبب تغيرات مؤقتة في قدرات الاحتكاك للمادة المستخدمة في أحذية الفرامل والكتان، فتصبح الفرامل أقل كفاءة عندما تسخن، وبصفة عامة فانها تعود لحالتها الطبيعية عندما تبرد.

كذلك فان تلوث أو اختلاط زيت الفرامل (السائل الهيدرولكي) بالماء، أو أي زيوت أخرى محتوية على عناصر معدنية، فانه يؤدي الى اتلاف الحلقات الكاوتشوك المانعة من تسرب هذا السائل، فيقل ضغط السائل داخل الدائرة وبالتالي سيفشل هذا السائل في نقل القدرة والضغط من بدال الفرامل الى إسطوانات تحريك أحذية الفرامل أو المسماة بالقباقيب، ولذلك يجب عدم ملء خزان زيت الفرامل من وعاء كان يحتوي على زيت أو بنزين أو بارافين أو ماء(٢).

أيضا فان الفرامل قد يصيبها العطل أو الضعف عند تبخر السائل الهيدروليكي الذي تعمل به، ولذلك يجب تبديله واعادته الى مستواه من فترة الى أخرى حسب تصميم السيارة.

كذلك هناك علاقة بين الاطارات والفرملة، فالاطارات السليمة تمكن من الحصول على فرملة جيدة لأن هذه الاطارات تتشبث بالطريق بشكل جيد، أما الاطارات القديمة والمستهلكة فانها تتشبث بالطريق بشكل أضعف فتقلل من كفاءة الفرملة.

بالمثل فان أوضاع سطح الطريق يمكن أن تقلل من الاحتكاك بين الطريق والإطارات، فوجود المياه والزيوت والحصى والرمال وأوراق الشجر المبللة تقلل

---

(١) المرجع السابق، ص ١٤٧.

(٢) المرجع السابق، ص ٣١١.

من احتكاك الاطارات بالطريق، خاصة عند استخدام الفرامل بشدة، حيث أن هذا العنف في استخدام الفرامل يؤدي الى قفل العجلات وانزلاق السيارة، لأن العجلة المغلقة تكون أقل التصاقا بالطريق من العجلة الدائرة(١).

ب ـ الاستخدام الصحيح للفرامل :

هناك ثلاثة وسائل تستخدم لوقف السيارة هي البنزين، والجير، والفرامل، وهذه الوسائل الثلاث يتم اللجوء اليها في التوقف البسيط وغير المتعجل للسيارة.

ويبدأ السائق قبل ضغط الفرامل برفع قدمه من على دواسة البترول، ثم يلي ذلك الضغط على الفرامل بهدوء، لأن الفرملة العنيفة والمفاجئة تؤدي الى تآكل الاطارات وتيل الفرامل واحتمال توقف العجل وانزلاق السيارة، ومن هنا يجب على السائق عند اقترابه من نقطة الوقوف، كدوار مثلاً أن يتبع مايلي :

ـ تخفيف السرعة.

---

(١) نظراً لاهمية الفرامل، فانه يجب إجراء فحوص دورية للتأكد من سلامة عملها بكفاءة وأهم هذه الفحوص هي :

أ ـ كل ١٠٠٠ ميل، أو كل شهر يجب فحص مستوى أو منسوب زيت الفرامل في خزان الاسطوانة الرئيسية، واذا كان هناك نقص يجب معرفة سببه واستكماله.

ب ـ كل ٥٠٠٠ ميل يجب تبديل أحذية الفرامل اذا كانت متآكلة، كذلك تبديل قباقيب الفرامل اذا قل سمك السبيكة عن ١/٨ بوصة أو ١/١٦ بوصة في نظام الفرامل المتأرجح، كما يجب ضبط الفرامل اليدوية.

جـ ـ كل ١٠,٠٠٠ ميل يجب فحص كل أنابيب الدوائر للتأكد من عدم وجود تسرب بها نتيجة الشقوق أو الصدأ، ويجب تنظيفها أو تغييرها عند الشك في كفاءتها.

د ـ كل ٢٤,٠٠٠ ميل أو كل ١٨ شهر يجب تغيير زيت الفرامل بزيت جديد.

هـ ـ كل ٤٠,٠٠٠ ميل أو كل ٣ سنوات يجب تغيير الحلقات الكاوتشوك التي تعمل داخل الاسطوانة الهيدروليكية للعجلات وكذلك الاسطوانات الرئيسية وصمامات التحكم، كما يجب فحص (وحدة السرفو) اذا كانت موجودة بالسيارة، حيث أن بعض السيارات الصغيرة تخلو من هذا النظام (راجع في ذلك الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٣٠٨).

ـ استعمال فرملة القدم.

ـ التغيير الى الجير الأقل.

ويلاحظ أنه عند ضغط الفرملة فـإن وزن السيـارة ينتقـل الى العجـلات الامامية، ولذلك فـان الضغط الشـديـد على الفـرملـة سـوف يؤدي الى اهتـزاز وارتجاج السيارة فيندفع الركاب إلى الامـام والى الخلف بشـدة، وربما أدى ذلك الى اصابة احدهم نتيجة ارتطامـه بجسم صلب داخـل السيـارة بسبب الـرجـة الشديدة الناتجة عن الاستخدام السيء للفرملة.

ـ وعلى السائق أن يفرمل عندما تكـون السيـارة في وضـع مستقيم، واذا اضطر للفرملة في منحنى فيجب ان يكون ذلك بخفة وبالتدريج وبهدوء.

ـ كما يحظر الفرملة عندما تكون السيارة منزلقة لان السائق لن يستطيع السيطرة على السيارة في هذه الحالة.

ـ وعند الانحدار والهبوط من تلال منحدرة يجب تغيير الجير الى درجة أو درجتين أقل، لأن ذلك يساعد على التخفيف من إنحدار السيارة، ويـرفـع بعض الضغط عن الفرامل، ويمكن من خلال ذلك تخفيض السرعة إلى أدنى حد، وهذه الطريقة تمنع من سخونة الفرامل أكثـر من الـلازم، لأن سخـونتهـا تقلـل من كفاءتها(١).

ـ وعندما يكون سطح الطريق سيئاً، كما لو كانت عليه أمطـار أو رمـال، فيجب أن يختار السائق منطقة جيدة للوقوف، ويستخدم الفرامـل بـالطـريقـة السليمة التي أشرنا إليها فيما سبق.

ـ أن يتم الضغط على الفرامل والكلتش في آن واحد حتى لا يصـاب الجير بالتلف، وحتى لا تهتز السيارة بشدة عند توقيفها بـالضغط على الفـرامـل فقط دون الكلاتش.

---

(١) راجع : الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٧٩.

٥ ـ نظام التعليق :

يقصد بالتعليق عملية تـركيب وتثبيت صنـدوق السيـارة في الشـاصيـه، والهدف منه العمل على اراحة جسم السيارة والركاب وتخفيف أثـر الصـدمـات والارتطامات (الدق) اثناء السير العادي، وحتى يكون نظام التعليق مثاليـاً يجب أن تظل السيارة معتدلة أفقيا وطوليا في وضعها على العجلات، وتتحرك الى أعلى وأسفل بهدوء ودون اهتزازات عنيفة لراكبيها.

وتختلف انظمة التعليق المستخدمة في السيارات، فقد يحتوي احد الانظمة على يايات ورقية أو يايات ملتفة أو مخروطية، وهذه لاتحتاج الى ايـة صيـانـة وانما يتم تغييرها في حالة تلفها.

وهناك نظام التعليق الهيدروليكي القائم على اليايات المعدنيـة التي تعمـل بضغط الزيت، وفي هذا النظـام قـد يحدث تسرب يترتب عليـه انخفـاض جسم السيارة في اتجاه مركز العجلات، وهنا يجب ان يـراجـع ويفحص دائما ارتفـاع السيارة بين مركز العجلات واسفل جناح السيارة «حاوي العجلات» للتأكـد من ان هذا الارتفاع هو المنصوص عليه في كتيب تصميم السيارة، أي هو الإرتفـاع المضبوط، وعمل صيانة واصلاح لنظام التعليق في حالة اكتشاف انخفاض جسم السيارة عن الحد المقرر(١).

ويجب دائما الكشف على مستوى الزيت في اليايات أو ماصات الصدمات الهيدروليكية وملئها عند انخفاض هذا المستوى عن الحـد المطلـوب، وتتم هـذه الصيانة بصفة دورية كل ١٠,٠٠٠ ميل وذلك لكي تقل الاهتزازات الناتجـة عن سير السيارات بالطرق الوعرة والرملية غير المستوية، من أجـل راحـة الـركـاب وسلامة الشاصيه(٢).

---

(١) راجع: الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٣٢٩.

(٢) نفس المرجع السابق.

٦ ـ أعطال أجهزة اخراج العادم :

يجب أن تكون الأجهـزة التي من خـلالها يخرج عـادم الاحتراق سليمـة ومحكمة التركيب، فالغازات السامة وبصفة خاصة أول وثاني أكسيد الكربـون يكون لها آثار ضارة، سواء بالنسبة للبيئة الخارجية أو بالنسبة لراكبي السيارة.

وتبدو خطورة غاز أول أوكسيد الكربون، أنه غاز سام جدا وليس له لون أو طعم أو رائحة حتى يمكن إكتشـافـه وتفـاديـه، ويمكن أن يكـون مميتـاً في الاماكن المغلقة، واذا وجد في الغلاف الجوي مـركـزاً بنسبـة ١٠٠ جـزء فقط في المليون كان له تأثير ضار على الكفاءة الذهنية للشخص الـذي يستنشقـه لعـدة ساعات.

وقائد السيارة يتعرض لدخان سيارته والسيارات الأخـرى، وفي الامـاكن المغلقة فان السيارات التي لا تحرق الوقود كاملاً يمكن أن تخرج عادماً مـركـزاً يحتوي على ٥٠,٠٠٠ جزء في المليون من أول أوكسيد الكربون، وهـذه يمكن ان تتمدد بسرعة مكونة غازات مركزة سامة، ولهذا يجب ألا تـدار السيـارات لمـدة طويلة في الأماكن المغلقة كالكراجات أو مواقف السيارات الموجـودة تحت الأرض أو الانفاق، ولتفادي أخطار أول أوكسيد الكـربـون وتقليـل كميتـه يمكن اتبـاع الارشادات التالية :

أ ـ تنظيف وتغيير شمعات الاحتراق وتعديل الكاربوراتير وتنظيفه، وكذلك تعديل نظام تشغيل الخانق (غرف الإحتراق الداخلي) بهدف جعـل الاحتراق يتم بصورة جيدة.

ب ـ فحص أنبوبة العادم باستمرار وتغييرها كل ١٨ شهر في المتـوسط، لأن قدم هذه الأنبوبة أو تلفها أو تآكلهـا يؤدي الى تسرب دخـان أول أوكسيـد الكربون.

جـ ـ استخدام السيـارة في رحـلات طـويلـة نسبيـاً، لأن السيـارة التي تستخدم لرحلات قصيرة هي أكثر انتاجـاً للعـادم، لأن الـرحـلات القصيرة لا

تكفي لتسخين وتبريد الرطوبة التي تتجمع داخـل أنبـوبـة العـادم، وتؤدي الى حدوث الصدأ الذي يعمل على تآكل الأنبوبة وانبعاث العادم منها.

هـ ـ اغلاق الباب الخلفي للسيارة، لأن البـاب المفتـوح يؤدي الى دخـول غاز السيارات وغاز السيارة نفسها إلى داخل السيارة، واذا اضطر السائق لفتـح هذا الباب، فيجب فتح نافذة في السيارة لتجديد الهواء داخلها.

و ـ العمل باستمرار على فتح نافذة أو أكثر لتجديد الهواء النقي الذي يعد الوقاية المؤكدة، وكذلك العلاج من التسمم بغاز أول أوكسيد الكربون(١).

٧ ـ أعطال مجموعة التوجيه (عجلة القيادة) :

هناك أعطال عديدة تصيب مجموعة التوجيه، من أهمها وجـود بـوش أو نعومة في عجلة القيادة، أو صعوبة تحريكها أو انحراف السيارة من تلقاء نفسها يمينا أو يساراً أو وجود صوت على الطـرق غير المستـويـة، وعـدم القـدرة على التحكم في توجيه السيارة عند استعمال الفرامل، أو تأرجح العجل الأمامي وميله الى أحد الجانبين من تلقاء نفسه، وسرعة تآكل الاطارات الأمامية، ووجود صوت بالعجل أو الاطارات، أو أن الاطارات تقفز لأعلى ثم ترتطم بالأرض بسبب عـدم اتزان أو خلل ميزانية السيارة(٢).

تلك أهم الأعطال التي تصيب السيارة، والتهاون في تـلافي هـذه الأعطـال، يجعل السيارة غير صالحة لـلاستعمال، ويتسبب في وقـوع حـوادث سير يمكن تجنبها اذا اهتم قائد السيارة، من منطلق المحافظـة على حيـاتـه وحيـاة أسرتـه بصيانة السيارة ولم يهمل في تلافي أية أعطال تظهر في حينها.

---

(١) راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٦٠.

(٢) عندما تقطع السيارة حوالي ٦٠٠,٠٠٠ ميل أو في المتوسط ٦ سنوات من التشغيل تكـون كل عجلة قد لفت ٩٥ مليون مرة، وعند ايقاف سيارة تسير بسرعة ٦٠ ميل/ساعة، فإن الفرامل تولد حرارة كافية لتغلي ٠,٢٥ جالون من الماء تقريباً (راجع الموسـوعـة العلميـة للسيارات مرجع سابق، ص ٤٦).

ونظراً لأهمية أن تكون السيارة صالحة دائما للسير على الطريق، فإن إدارات المرور تخضع السيارات سنوياً لفحص فني وعدم تجديد ترخيص الصلاحية اذا كان هناك عطل أو أكثر من الأعطال السابق بيانها، وهو ما ورد النص عليه في قانون السير بدبي ومشروع اللائحة التنفيذية ونعرضه في البند التالي مباشرة.

ثانياً : شروط الصلاحية الواجب توافرها في المركبة وفقا للتشريعات في دبي :

ورد النص على أحكام شروط صلاحية محرك السيارة وفراملها والأجهزة الأخرى في المادة ٤٨ من قانون حركة السير في امارة دبي، وتتلخص هذه الأحكام فيما يلي :

١ ـ لا يجوز استعمال أية مركبة ميكانيكية على الطريق إلا إذا كانت في حالة ميكانيكية سليمة ومجهزة بما يلي :

أ ـ مقود (جهاز ستيرنج) متين وصالح للاستعمال سهل التدوير بصورة سريعة وأكيدة.

ب ـ ضابطين (بريكات اثنين) فعالين، كل منهما مستقل عن الآخر، أو بجهاز واحد فعال من هذه الضوابط يستعمل بوسيلتين، كل واحدة منهما مستقلة عن الأخرى، وتوقف احداهما المركبة بصورة سريعة وأكيدة إذا ما أخفقت الأخرى في ذلك.

جـ ـ جهاز تنبيه مناسب وصالح للاستعمال لاعطاء تحذير مسموع عند الإقتراب.

د ـ مرآة أمامية مثبتة بشكل يساعد السائق على مراقبة الطريق من خلفه.

هـ ـ زجاج لرد الهواء من مادة شفافة لا تغير شكل الأشياء المرئية ولا يحدث شظايا حادة عند كسره.

و ـ أداة لمسح الزجاج تتحرك بشكل آلي حين الحاجة.

ز ـ جهاز لتخفيض صوت غازات العادم (أكزوزت).

حـ ـ جهاز قياس السرعة.

ط ـ دولاب (عجل) احتياطي منفوخ بالهواء وفي حالة صالحة لسيارات الركاب العمومية.

ي ـ لا يشترط وجود الأجهزة المبينة بالبندين (هـ) و(و) من الفقرة الأولى من هذه المادة في الدراجات النارية.

ثالثاً : فحص المركبات الميكانيكية للتأكد من توافر شروط الصلاحية :

نص قانون حركة السير بدبي على خضوع المركبات الميكانيكية على إختلاف أنواعها للفحص الفني للتأكد من صلاحية المركبة للاستعمال بأمان. ووردت هذه القواعد في المواد من ٤٩ ـ ٥٣ من القانون ونوضحها فيما يلي :

١ ـ تخضع المركبات الميكانيكية على اختلاف أنواعها، باستثناء المركبات المعفاة من شروط التسجيل والترخيص، لفحص فني يجري لدى سلطة الترخيص.

٢ ـ يجب على صاحب المركبة الميكانيكية أن يطلب من سلطة الترخيص معاينة مركبته عقب اجراء أي تعديل جوهري في محركها أو هيكلها، وذلك بطلب يقدمه للسلطة المذكورة يتضمن التعديل الذي أجراه في المركبة.

ويلاحظ أن المتبع حاليا في ادارة مرور دبي أن يحصل صاحب المركبة على اذن كتابي مسبق منها يتضمن التعديل الجوهري الذي يريد صاحب المركبة تبديله أو اضافته.

٣ ـ يجري فحص المركبات الميكانيكية عند تقديم طلبات تسجيلها وترخيصها، وعند طلبات تجديد رخصها في الوقت والمكان اللذين تعينهما سلطة

الترخيص أمام فاحص أو أكثر تعينهم السلطة المذكورة «باستثناء المركبات الجديدة والتي تم شراؤها عن طريق الوكيل الرسمي المعتمد في الإمارة» .

٤ ـ لصاحب المركبة حق الطعن في نتيجة الفحص الفني بعريضة يقدمها الى سلطة الترخيص.

٥ ـ قبل اصدار رخصة سير أية مركبة ميكانيكية وبعد منحها وفي الأوقات التي تراها سلطة الترخيص ضرورية للمصلحة العامة، يجب عرض المركبة للمعاينة أو التجربة في الأحوال التي تقررها هذه السلطة ـ ويترتب على الشخص الذي تعاين مركبته الميكانيكية أو تجرب أن يعمل بالتعليمات التي تصدرها السلطة المذكورة، واذا لم يعمل بها فيجوز لها أن تسحب الرخصة منه أو تلغيها.

٦ ـ حالة ما اذا اتضح أن المركبة المرخصة مسبقاً أصبحت غير صالحة للسير :

أ ـ إذا اقتنعت سلطة الترخيص من تقرير الفاحص المعين من قبلها أن مركبة مرخصة ليست صالحة للسير، فلسلطة الترخيص أن تصدر اعلانا لصاحب المركبة بمنع استعمالها.

ب ـ يذكر في الاعلان المشار اليه النواقص والعيوب الموجودة في المركبة وعلى صاحبها أن يتلافى هذه النواقص فوراً ويعرض مركبته ثانية للمعاينة.

جـ ـ اذا اقتنعت سلطة الترخيص بأن النواقص الموجودة في المركبة قد أكملت فإنها تسحب الاعلان الذي بلغته لصاحبها لمنع استعمالها.

د ـ لا يجوز لصاحب المركبة أو سائقها الذي بلغ بالإعلان بمنع استعمالها أن يستعملها أو يسمح للغير باستعمالها قبل سحب الاعلان.

٧ ـ إذا عرضت المركبة الميكانيكية للمعاينة والتجربة واتضح للفاحص أن المركبة تحتاج الى بعض الاصلاحات لتصبح صالحة للسير، واستلزم ذلك عرض

المركبة أكثر من مرة للتأكد من اكمال هذه الاصلاحات فان صاحب المـركبـة في مثل هذه الحالة لا يكون ملزماً بدفع رسوم الفحص الا مرة واحدة.

كما تضمن مشروع اللائحة التنفيذية للقانـون النص على شروط المتـانـة والأمن الواجب توافرهـا في المـركبـات، وخضـوع المـركبـة للفحص الفني قبـل الترخيص باستعمالها وذلك في المادة (١٢٨) التي نصت على انه يجب أن تكـون المركبة مصممة ومصنعة حسبما تقتضيه مـواصفـات الأمن والمتـانـة الـواجب توافرها في المركبات والمعتمدة أو المقررة من قبـل دائرة المـواصفـات والمقـاييس المختصة.

أيضا نص مشروع اللائحة على مجموعة من القواعد الخاصـة بـالفحص الفني للسيارة في مـواد متفـرقـة (م ١٣٧، ١٤١ ـ ١٤٦) في الفصـل الخـامس الخاص بتسجيل المركبات، كما نصت المواد من (١٤١ ـ ١٤٤) على مجموعة من الأحكام التي يجب تطبيقها عنـد الـرغبـة في إجـراء تغييرات في أجـزاء المـركبـة الجوهرية، وسوف نعرض هذه القواعد والأحكام بالتفصيل في القسم الثالث من الدراسة والخاص بالإجـراءات والخـدمـات الإداريـة المـروريـة (بـاب تسجيـل وترخيص المركبات)، ومنعا من التكرار نحيل القارىء إلى هناك.

رابعاً : واجبات قائد السيـارة لتفـادي أعطـالها، أو عنـد حـدوث عطل بها في الطريق :

يجب التأكد يومياً قبل الانطلاق بالسيارة من توافر مجموعة من الأمـور تمثل الحد الأدنى لصلاحية السيارة للسير بدون مشـاكـل أو أيـة أعطـال(١)، وهذه الإجراءات هي:

١ ـ التأكد من أن السيارة بها كفايتها من الـزيت والبنـزين والميـاه، لأن

(١) عمر السيارة الإقتصادي في المتوسط ثمان سنـوات أو ٨٠٠,٠٠٠ ميـل من الـدوران أو التشغيل، والعناية الجيدة بنفس السيارة من الممكن أن يطيل عمرها لعدة سنوات أخـرى (الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٤٥).

نفاذ أو نقص هذه السوائل يؤدي الى عطل السيارة أثناء السير مما يعرقل المرور ويعرضه للخطر.

٢ ـ سلامة الأجهزة الكهربائية، خاصة البطارية والتأكد من نظافة المصابيح الأمامية والخلفية لأن عدم نظافتها قد يؤثر على وضوح الرؤية أثناء القيادة ليلاً.

٣ ـ سلامة الفرامل والإطارات(١):

ـ فيجب على السائق فحص الفرامل قبل البدأ في السير، وذلك بالضغط عليها بالطريقة العادية وملاحظة المقاومة، فاذا كانت المقاومة ضعيفة أو أن حركة دواسة الفارمل غير طبيعية فيجب عرض السيارة على الميكانيكي المختص في الحال.

ويلاحظ أن العديد من حوادث السير تقع نتيجة انفجار الاطارات، ففي احصائية حوادث السير التي وقعت في امارة دبي عام ١٩٩١ بلغ مجموع الحوادث التي وقعت لهذا السبب ١٣٦ حادثاً نتج عنه ٣٨ مصاباً وثلاث حالات وفاة بخلاف التلفيات المادية التي أصيبت بها السيارات التي تورطت في الحادث.

ولو أن قائد السيارة قام بالكشف على إطارات سيارته، وتأكد من أن الضغط في الإطارات مطابق للمواصفات الفنية، وعدم وجود تآكل في اطار أو أكثر من الإطارات، وعدم اختلال توازن السيارة أثناء الانطلاق بها، لأمكنه تفادي، الانفجار الذي حدث في اطار سيارته، وبالتالي نجاته ونجاة غيره من مستعملي الطرق من هذه الحوادث التي غالبا ما تكون خطيرة وعواقبها سيئة، كذلك يجب أن يتأكد السائق من سلامة الاطار الاحتياطي أيضا.

---

(١) الإطارات المستخدمة حاليا في السيارات هي اطارات الهواء، وقد تم اختراع هذه الاطارات عام ١٨٤٥ بواسطة (جون بويد دنلوب) ولكنها لم تستخدم حتى عام ١٨٨٨ ثم قام (ادوارد ميشلان) بتركيب هذه الاطارات واستخدمها في سباق السيارات (باريس ـ بوردو) عام ١٨٩٥ (راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٤).

٤ ـ تشغيل محرك السيارة عدة دقائق قبل الانطلاق بها للتأكد من وجود وكفاية الزيت بالموتور(١).

٥ ـ التأكد من صلاحية جهاز التنبيه، وكذلك مساحات الزجاج خاصة في فصل الشتاء وعدم وجود كسر أو شرخ في الأجزاء الزجاجية خاصة في الزجاج الأمامي وزجاج الأبواب.

٦ ـ عدم وجود أي عائق، كقطع الحجارة أو الزجاج أسفل السيارة أو خلفها، قد يسبب تلفاً في أحد أجزائها السفلية اذا تحرك السائق بالسيارة فوقه ولم يقم بازالته قبل الانطلاق بها.

٧ ـ التأكد من اغلاق الأبواب وأنها تغلق بأحكام ولا تنفتح تلقائياً أثناء السير لوجود عيب فيها.

٨ ـ إذا كانت السيارة عليها حمولة فيجب التأكد من أن الحمولة مثبتة بطريقة مأمونة ولا تزيد عن القدر المصرح به وعدم بروز الحمولة عن جوانب السيارة أو عن مقدمتها.

٩ ـ التأكد من وجود الرافعة وأدوات فك وتركيب الاطارات وأية مهمات أخرى يمكن استخدامها في ازالة عطل طارىء وبسيط.

١٠ ـ التأكد من سلامة أحزمة الأمان بالسيارة، مع ربط الحزام حول الجسد بالنسبة لجميع الركاب قبل الإنطلاق بالسيارة.

١١ ـ إذا حدث عطل بالسيارة أثناء سيرها بالطريق العام وجب اتباع مايلي(٢) :

---

(١) وظيفة الزيت في المحرك هي تخفيض الاحتكاك والتآكل عن طريق تزييت المكابس وكراسي التحميل والأجزاء المتحركة، كما يساعد على ابقاء المناطق الساخنة ذات الضغط المرتفع مغلقة بشكل كامل، ويقوم أيضا بنقل الحرارة وتوزيعها ونقلها إلى الهواء، وكذلك تقليل ومنع التآكل وامتصاص بعض الفضلات الناتجة عن الاحتراق (المرجع السابق، ص ١١).

(٢) قواعد السير وآدابه، مرجع سابق، ص ٥٠.

أ ـ اعطاء الاهتمام الكامل لحركة المرور حول السيارة المعطلة.

ب ـ إبعاد السيارة عن الطريق كلما كان ذلك ممكناً، ويجب أن يتجنب السائق ومن معه الوقوف في طريق السيارات لأي سبب من الأسباب.

جـ ـ يجب على سائق السيارة المعطلة إتخاذ الخطوات اللازمة لتحذير السواقين الآخرين، فاذا كانت السيارة واقفة على الطريق فيجب استخدام أضواء الانذار، واذا وجد المثلث الأحمر في السيارة فيجب وضع السيارة على جانب الطريق وخلفها مثلث الانذار على بعد حوالي ٥٠ متراً (م ٣/١٦ من قانون حركة السير).

د ـ اذا تعطلت السيارة في الليل أو أثناء الضباب فيجب عدم الوقوف خلفها حتى لا يحجب الشخص أنوارها وحتى لا يكون عرضة للاصطدام من السيارات القادمة من الخلف.

هـ ـ يجب عدم استخدام الحجارة أو ما شابهها للتحذير والانذار، لأن في استعمالها خطورة اضافية للسائقين الآخرين، حيث من الصعب رؤيتها خاصة في الليل أو في الضباب.

و ـ اذا سقط شيء من حمولة المركبة خلال سيرها فيجب ايقافها في الحال في أقرب مكان آمن يمكن الوقوف فيه، ثم يتم التقاط ما سقط بسرعة دون أن يعرض الشخص الذي يلتقط هذه الحمولة نفسه للخطر.

خامساً : المواصفات الخليجية الخاصة بشروط الأمن والسلامة في المركبات :

في الدورة الثالثة للمجلس الأعلى لدول مجلس التعاون الخليجي، أنشئت هيئة مختصة للمواصفات والمقاييس الخليجية، ووضعت قيود ومواصفات خاصة لاستيراد السيارات، وألزمت الشركات المصنعة لها بإدخالها في صناعتهم، وقد بدأ العمل الفعلي بهذه المواصفات بتاريخ ٨٧/١/١ والهدف من

توافر هذه المواصفات أن تكون السيارة صالحة للأجواء الطبيعية الخليجية وبها من الضمانات التي تجعلها مأمونة الاستعمال، وسوف نتطرق لهذه المواصفات من حيث شهادات المطابقة والاشتراطات العامة للسلامة:

أ ـ شهادات المطابقة :

ويشترط بالنسبة لها ما يأتي :

١ ـ أن يقوم الصانع قبل ثلاثة أشهر على الأقل من توريد أي طراز من السيارات كل عام بإرسال شهادة مطابقة الى هيئة المواصفات والمقاييس لدراستها.

٢ ـ أن يقوم الصانع بتثبيت لوحة بيانات المطابقة بكل سيارة على حافة قوائم باب السائق وأن يتوفر في هذه اللوحة الآتي :

أ ـ أن تصنع من مادة مقاومة للتلف ويصعب نزعها أو اتلافها.

ب ـ تكتب بيانات اللوحة باحدى اللغتين العربية أو الانجليزية.

٣ ـ أن يكتب عليها اسم الصانع وسنة الانتاج.

٤ ـ أن يكتب عليها الوزن الأقصى للسيارة بالكيلو جرام، وبالنسبة للشاحنات الوزن الأقصى على كل محور من محاورها.

٥ ـ أن يكتب عليها الرقم المميز للسيارة وصنفها.

٦ ـ أن يكتب في الشهادة وعلى السيارة (تطابق هذه السيارة جميع المواصفات الخليجية للسيارات التي صدرت حتى تاريخ الانتاج).

ب ـ الاشتراطات العامة للسلامة :

ووفقاً «للمواصفات الخليجية» يجب أن تتوافر في السيارة الشروط التالية(١) :

---

(١) راجع الاستاذ عمر عبدالنبي، المرجع السابق، ص ٧٨ـ ٨٠.

١ ـ أن تزود كل سيارة بمرآتين تثبتان على الأبواب الجانبية الأماميـة وأن تكونا سهلتـا الضبط من داخـل أو خـارج السيـارة لتحقيق الـرؤيـة الخلفيـة الواضحة للسائق.

٢ ـ أن يكون الزجاج الأمامي للسيارة من النوع الرقائقي الذي لا يتناثـر عند تهشمه.

٣ ـ أن تزود كل سيارة بفرملة طوارىء.

٤ ـ أن تزود جميع أبواب السيارة ما عدا الانزلاقية أو المطوية بـوسـائل أمان تمنع انفتاحها تلقائياً عند التوقف اللحظى المفاجىء للسيارة أو انقلابها.

٥ ـ أن تزود مقاعد السيارة بأحزمـة أمـان ثنـائيـة أو ثـلاثيـة التثبيت للأمام.

٦ ـ أن تزود السيارة باشارات ضوئية أو صوتيـة أو كليهما معـا تعمـل تلقائيا عند كل من الأوضاع التالية :

أ ـ انخفاض زيت الفرامل عند الحد الأدنى المحدد له أو حدوث انخفـاض في احد فرعي الفرامل الرئيسية عن الآخر.

ب ـ عدم ربط حزام الأمان.

جـ ـ زيادة سرعة السيارة عن ١٢٠ كيلومتراً في الساعة.

٧ ـ أن تزود باشارات ضوئية يسهل بـوضـوح للسيـارات الأخـرى على الطريق رؤيتها عند الانعطـاف الى اليمين أو اليسـار والسير للخلف وفي حـالـة التوقف للانتظار.

٨ ـ أن تكون الأجزاء الداخلية للسيـارة (فـرش المقـاعـد والأرضيـة على الأقل) مقاومة للاشتعال.

٩ ـ أن تكون السيارة ملائمة للظروف الجوية الحـارة والمتربـة والطـرق

الوعرة وعلى الأخص ما يتعلق بنوع وحجم كل من المبرد (الرادياتير) ومرشح الهواء والبطارية والاطارات ومجموعة التعليق.

١٠ ـ أن يكون المحرك ملائما لنوع الوقود المستخدم محليا سواء البنزين (من ناحية نسبة الرصاص ورقم الاوكتان) أو الديزل.

١١ ـ يجب أن يتوفر في سيارات الركوب المتعددة الأغراض علاوة على ما جاء في البنود السابقة ما يلي :

أ ـ أن تزود المقاعد الأمامية الجانبية بأحزمة أمان ثلاثية التثبيت، أما المقاعد الأخرى فتزود بأحزمة أمان ثلاثية أو ثنائية التثبيت.

ب ـ أن تزود بعمود قيادة ماص للصدمات يتداخل مبتعداً عن صدر السائق عند التوقف اللحظى المفاجىء.

ج ـ أن تزود المقاعد الأمامية على الأقل بمساند للرأس تكون امتدادا لمسند الظهر بالمقعد أو تكون منفصلة بحيث يمكن ضبط ارتفاعها.

د ـ أن تكون المواصفات الفنية للأجزاء الواردة في البنود من (١ ـ ٩) السابقة مطابقة للمواصفات القياسية لبلد المنشأ في حالة عدم وجود مواصفات قياسية خليجية.

ويلاحظ أن دائرة الجمارك تتأكد من مطابقة السيارة المستوردة للمواصفات الخليجية اذا كانت السيارة تحمل لوحة بيانات المطابقة بالكيفية الموضحة في البند ـ أ ـ السابق، فهي لا تقوم بفحص السيارة فحصاً فنيا للتأكد من توافر هذه المواصفات، بالمثل تكتفي ادارة المرور بمعاينة هذه اللوحة، وكان الأحرى ان تقوم ادارة المرور بفحص السيارة فنيا للتأكد من توافر هذه المواصفات حتى تكون شروط الامن والسلامة في المركبات وفقا للمواصفات الخليجية شروطاً حقيقية وليست مجرد شروط شكلية يدل على توافرها مجرد لصق أو تثبيت لوحة بيانات المطابقة على حافة قوائم باب السائق.

الفصل الثاني عشر
انفجار الإطارات

عرض المشكلة :

تقع العديد من الحوادث نتيجة انفجار الاطارات، وكما عرفنا من قبل فإن إحصائية حوادث السير في امارة دبي عام ١٩٩١ توضح أن مجموع الحوادث التي وقعت بسبب انفجار الاطارات بلغ ١٣٦ حادثاً نتج عنه ٣٨ مصابا وثلاث حالات وفاة بخلاف الخسائر المادية التي تعرضت لها السيارات المتورطة في الحادث وأيضا التلفيات المادية في الطريق وأثاثاته.

ورغم انخفاض عدد الحوادث الناتجة عن انفجار الاطارات، الا ان معدل الإصابات في هذه الحوادث يعتبر عاليا، اذ يبلغ حوالي ٣٠٪ وهي نسبة مرتفعة، وتدل على مدى خطورة وعنف الحوادث التي تقع نتيجة هذا السبب، أيضا يصل معدل الوفيات في حوادث انفجار الاطارات حوالي ٢,٢٪ وهي أيضا نسبة مرتفعة جدا اذا قورنت مثلا بمعدل الوفيات في حالة حوادث السير بسبب عدم ترك مسافة، وهو أعلى سبب لوقوع الحوادث كما سبق القول، إذ وصل معدل الاصابات نتيجة هذا السبب الأخير في عام ١٩٩١ (٢,٩٪)، ومعدل الوفيات ٠,٠٧٪.

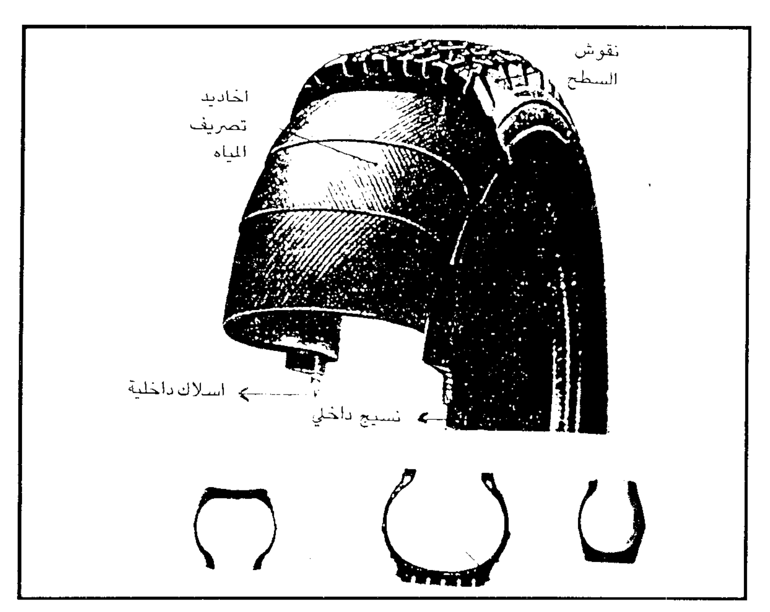
ونظراً لأهمية الاطارات بالنسبة للسيارة فاننا سنتناول هذا الموضوع بشيء من التفصيل، فنبين أنواع الإطارات، والإطارات والعجلة، والمواصفات الواجب توافرها في الإطار، ومخاطر الخلط الخاطىء بين أنواع الإطارات والإطارات والسرعة، وعمل الإطارات أثناء توجيه السيارة، وعيوب الإطارات وأسبابها وكيفية تلافيها، وأخيراً المعالجة التشريعية لمسألة الإطارات، وذلك فيما يلي.

أولاً : أنواع اطارات السيارات :

اطار السيارة عبارة عن حلقة من المطاط غير القابل للتفلطح، يتم تركيبه حول العجلة ويصمم مع أطواق وأسلاك معدنية يتم تركيبها في الاطار، وهو ذو جدران جانبية مرنة لامتصاص الأثقال، ونسيج للثبات على الطريق في الظروف المختلفة، وهناك ثلاثة أنواع رئيسية من الاطارات تمت تسميتها حسب أساليب الصنع هي :

١ ـ الاطارات المتقاطعة :

الإطارات متقاطعة النسيج تعد من أقدم أنواع الاطارات، وأطلق عليها هذا الاسم لأن الخيوط تجري بشكل متقاطع عبر الإطار في زوايا صحيحة إلى إتجاه الاهتزاز، وهو ما يظهر من الشكل التالي(١) :



شكل رقم (٩٥) بنية الاطار متقاطع الانسجة

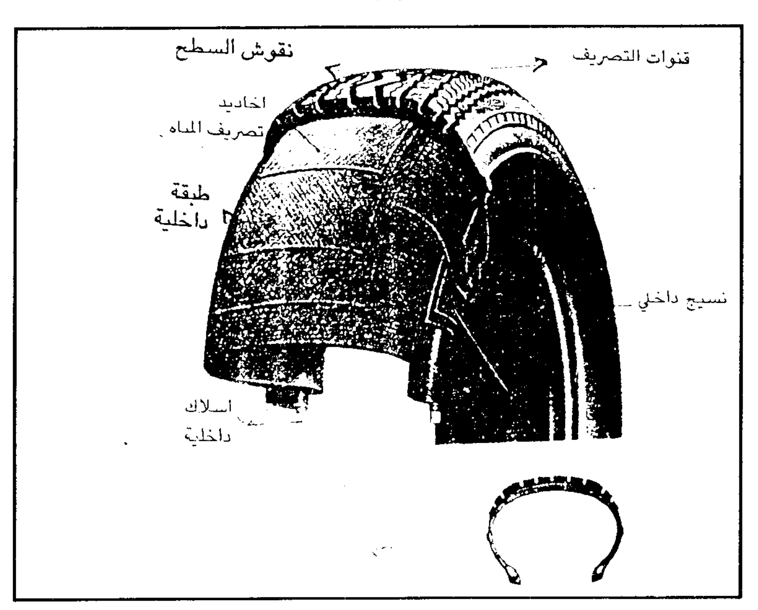
---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٦٩.

وهذا التصميم الذي يجعل الخطوط في شكل متوازٍ في اتجاه الاهتزاز يؤدي الى تحسين ثبات الاتجاه، ولكنه ذو آثار جانبية على عجلة القيادة، حيث يصعب من تحريكها بسهولة، وبالتالي فإنه يقلل من الراحة، ولذلك ظهر نوع جديد هو الاطارات الراديال.

٢ ـ الاطارات الراديال :

لقد تم تصميم اطارات راديال بحيث تقلل من احتمالات التلف بسبب الانحناءات في المنحنيات، ويزيد بشكل ملحوظ في عمر الاطار. ويبني الاطار على شكل شرائط طبقات تسير في زوايا غير منحرفة مثل تلك الخاصة باطارات الطبقات المتقاطعة، وهذا يعطي راحة أكثر، ولكن مع انحراف بسيط واتزان أقل، وهذا الاتزان يتحقق بواسطة حزام الأشرطة الذي يطلق عليه قاطع أو فاصل التراص وهو ما يوضحه الشكل التالي(١) :

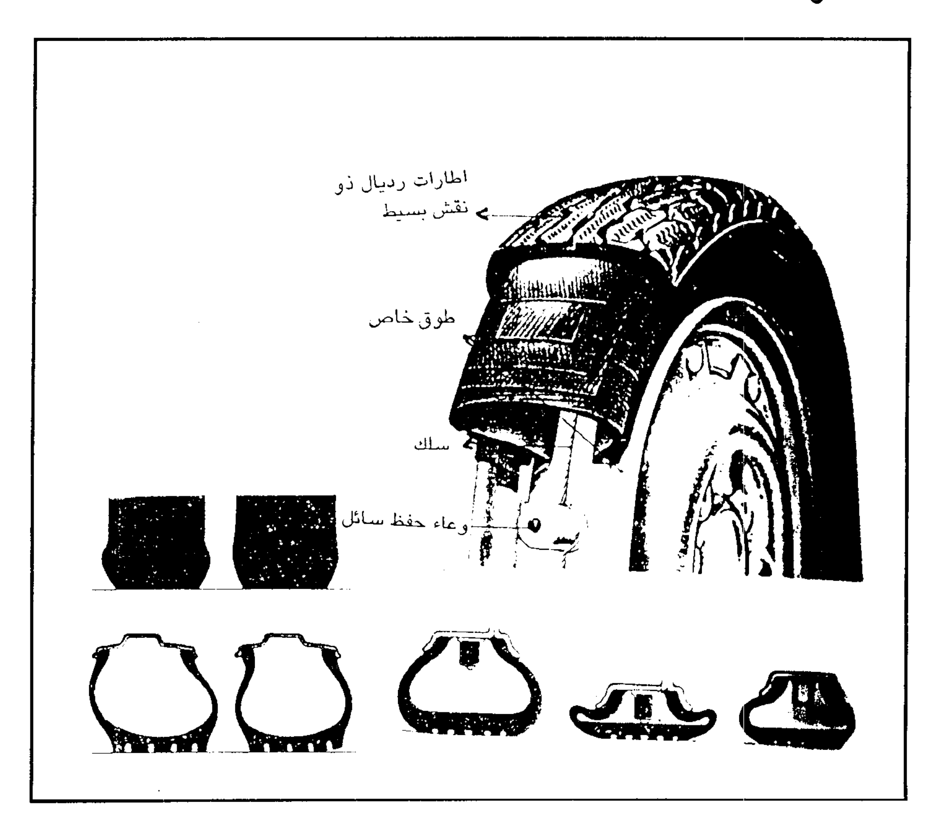


شكل رقم (٩٦) بنية الاطار الراديـــال

(١) نفس المرجع السابق.

والفرق بين الاطار راديال والاطارات المتقاطعة، أن الأولى تكـون في شكـل منتفج الجذور أكثر من الاطار ذو الأنسجة المتقاطعة، كما أنـه يحوى نقـوشـاً أعرض. ويظهر الاختلاف بينهما من حيث وضعهما أو حـركـة كـل منهما على الطريق، تلك الحركة التي تختلف باختلاف نقشـات الاطـار، فـالاطـار راديـال يتميز بأنه ذو صلابة ومقاومة في منطقة النقوش، ولذلك فانه يظل راسيـا عنـد الاتصال بالطريق، أما الاطار الثاني فيكون مضغـوطـاً على الطـريق، ومن هنـا يمكن القول بأن الاطار راديال يتمتع بأن له حوافاً تكون أكثر إحكـامـاً من تلك الخاصة بالاطار المتقاطع الأنسجة.

٣ ـ اطارات آمنة :



شكل رقم (٩٧) بنية اطار الامان

وتتميز هذه الاطارات بأنهـا يمكن أن تسير بـأمـان ودون تلف لمسـافـة تصـل إلى ١٠٠ ميـل بعـد أن تثقب على الطـريق وبسرعـات تصـل الى ٤٠ ميل/ساعة. أيضا فانها تتيح التحكم في عجلة القيادة واستخدام الفرامل للتحكم في السيارة، ومثالها اطارات «دنلوب دينوفر»(١).

وهذه الاطارات أساسا بدون (تيوب) من النوع الراديال، وهي تحتوي في نسيجها على علب من نفس نوع النسيج مملوءة بسائل خاص.

وعند حدوث ثقب يتسبب في تفريغ الهواء من الاطار، فان هـذا التفـريـغ يؤدي إلى انتفاخ علب السائل الصغيرة وانسكاب السائل الموجـود بهـا، وهـذا السائل له عدة وظائف، فهو يعمل كمادة تزييت يفصل بين الطبقـات المطـاطيـة ويبردها بسبب الحرارة التي تتولد فيه، وهذه الحرارة تولد ضغطاً تبخرياً يقـوم باعادة نفخ الاطار تلقائياً، كما أن هذا السائل يقوم بغلق الثقوب الصغيرة.

ثانيا : الإطار والعجلة :

العجلة هي الجزء المعدني الذي يتم تركيب الاطار عليه، وعجلـة السيـارة هي موضع لأحمال وضغوط قصوى حتى أثناء الاستخـدام العـادي للطـريق، فيجب ان تتحمل وزن السيارة وقوى تعجيل السرعة، والفرملة والانحنـاءات في الدورانات، وهذه الضغوط يجب أن تتحملها العجلة في وقت واحد، فقـد يضطـر السائق للسير بسرعة أثناء المرور في أحد المنحنيات أو قد يستخدم الفرامل، واذا لم تكن العجلة من طبيعة صلبة وقوية، فانه يصعب التحكم في عجلة القيادة.

وحتى تسير السيارة بسلام وراحـة وأمـان، فـانـه يجب وزن أو ضبط العجلات، فالعجلة غير الموزونة بشكـل سليم تؤدي الى اهتـزاز عجلـة القيـادة حتى عند السرعات المعتدلة، ويتم فحص الاطارات والاطارات الداخلية والعجل في السيارة قبل أن تترك المصنع، إلا أن ميزان العجلة يتغير نتيجة التلف، خـاصـة

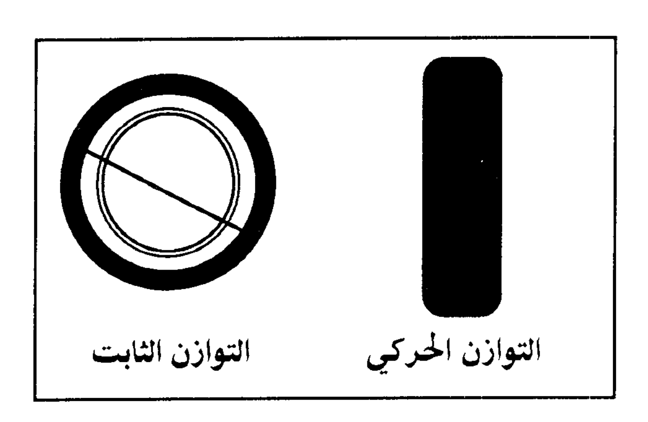
---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٧١.

بسبب السير بشكل متواصل بسرعات عالية، ولهذا يجب فحص العجلات كاملة كل بضعة آلاف من الأميال، وهناك نوعين من الوزن للعجلات:

الأول : الميزان على الثابت: ويتم إجراؤه والعجلة تقريبا متوقفة.

الثاني : وهي على الحركة، وتوضع على أجهزة خاصة توضح عدم اتزان العجلة عند دورانها، ويتم علاجه بوضع قطع صغيرة من الرصاص على طوق العجلة، والشكل التالي يبين نوعي التوازن(١).



شكل رقم (٩٨) طريقة ضبط ميزانية العجلات

والعجلة الجديدة أو الإطار الجديد يجب أن يتم وزنه أولا قبل تركيبه، ويحتاج الى اعادة ضبط بعد ٥٠٠ ميل، أو إذا ما تم نقل العجلة الى مكان آخر بالسيارة.

ثالثاً : المواصفات الواجب توافرها في الإطار :

إن أهم وظيفة للإطارات أنها تجعل الجلوس أثناء سير السيارة أمراً مريحاً لأنها تحمل السيارة على وسائد هوائية، ولهذا يجب أن تتكيف وتتماشى

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٦٥.

مع القـوى المختلفـة التي تتـولـد وتنشـأ عنـد الاسراع في السير أو الـدوران أو التوقف، لذا يجب أن يكون الاطار قـويـاً بـدرجـة كبيرة لتحمـل هـذه القـوى، ولمقاومة التلف ايضا، كما يجب أن يكـون مـرنـا لامتصـاص الصـدمـات، وأن يتجـاذب بشكـل سليم مـع عجلـة القيـادة دون أن ينحـرف عنـد الانحنـاءات والدورانات في الطريق.

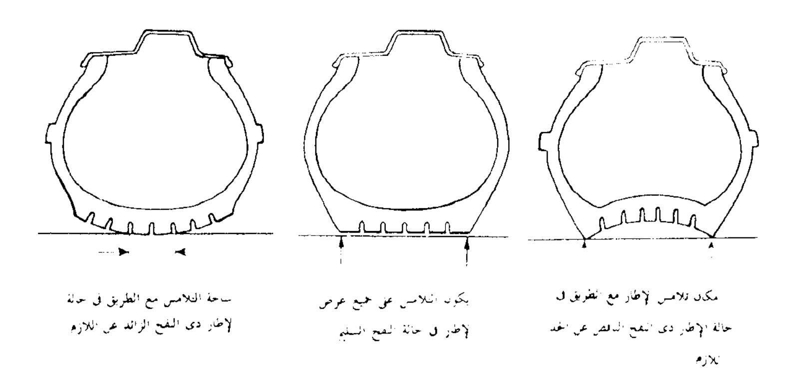
كما يجب أن يكـون ثـابتـاً عنـد الجـر أو السحب والتعجيـل والـــدوران والتوقف، وأن يؤدي كل هذه الوظائف في جميع الظروف المنـاخيـة من حـرارة ورطوبة وأمطار وثلوج ورياح، دون أن ينحرف أو ترتفع درجة حرارته. أيضا يجب أن يعطي إمكانية قيادة سهلة وركوب مـريـح وسير هـادىء وأن يكـون طويل الأجل فلا يتلف بسرعة، أيضا يجب أن يكون مصنـوعـاً من نـوعيـة من النسيج الذي يجعله متماشياً مع مختلف الظروف المناخية العـاديـة أو المتقلبـة فالنسيج الكثيف مثلا قد يولد درجة حرارة عالية يترتب عليها فشل الاطار.

ولا تتوقف سلامة الإطار على كيفية تصميمه أو نوعية النسيج المصنـوع منه فقط، ولكن أيضا على كمية الهواء المضغوط فيه. فيجب الالتزام بالمواصفات القياسية في ضخ كمية الهواء في العجلات الخلفية والأمامية، لأن عدم الـدقـة في ملء الاطار بـالهواء يجعلهـا تؤدي عملهـا بشكـل سيء، لأنهـا سـوف تسخن وتتلف بسرعـة، أمـا الضغط السليم للهـواء فيؤدي الى إتـزان السيـــارة والسير الهادىء وتفادي الحوادث وتقليل إستهلاك الوقود وإطالة عمر الإطار.

ويوضح الشكل التالي الضغط الخاطىء والضغط السليم للإطارات(١) :

---

(١) راجع. محمد عبدالله المظلوم، دليل المسافر براً، مرجع سابق، ص ٥٨.



شكل رقم (٩٩) الضغط السليم والضغط الخاطىء للإطارات

وحتى فترة طويلة كان المطاط الطبيعي يستخدم في صناعة الإطارات، أما الآن فيتم استخدام المطاط الصناعي، وإذا كان المطاط الصناعي أقل إرتداداً من المطاط الطبيعي، إلا أن المطاط الصناعي يكون ثابتاً على الطريق ويعطي قيادة أفضل في جميع الظروف المناخية حتى على الطرق المبللة، كما أنه مقاوم للتآكل(١).

وأيا كانت نوعية المطاط الصناعي، فإنه يجب أن يحتوي على مواد أخرى تشمل الزيت والكربون والكبريت، فالزيت يقوي من ثبات الاطار على الطريق، والكربون الأسود يؤدي الى زيادة المقاومة للتآكل والكبريت يعمل على جعل المطاط أكثر قوة.(٢).

أيضا يجب أن يكون السطح الخارجي للاطار به أخاديد على شكل نقوش ظاهرة، حتى يكون ثابتا على الطريق، فالاطار الناعم الأملس ليس به أية عناصر ثبات، وأي كمية مياه بسيطة على الطريق تؤدي الى انزلاقه، فالنقوش التي على الاطارات تؤدي الى دفع المياه الى أحد الجوانب، أو ضخها من خلال الأحافير

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٦٧.

(٢) المرجع السابق، ص ١٦٨.

الأخدودية وقنوات النقش التي تسير بشكل متواز مع العجلة فتجعل احتكاك الاطار بالطريق متماسكاً(١).

هناك كذلك حجم الإطارات، فالعجلة كلما كبر حجمها كلما أمكن التغلب على عدم استواءات الطريق، لكن إذا زاد حجمها عن حد معين فانها لن تكون عملية، بالمثل يجب ألا يقل حجمها عن حد معين حتى لا تدور داخل كل حفرة مما يؤدي الى قيادة مهتزة جداً، وعلى أية حال فان هذه العملية تعد من الأمور الفنية التي تراعيها شركات انتاج السيارات بحسب تقنية كل سيارة وتكلفتها.

رابعاً : مخاطر الخلط الخاطىء بين أنواع الاطارات :

كثيرا ما يستبدل البعض إطارات سيارته باطارت أخرى رخيصة توفيراً للنقود، وهذا التصرف يتضمن خطورة كبيرة إذا كانت الإطارات الجديدة لا تناسب السيارة، ولذلك قد نجد السيارة بعد هذا التغيير ناعمة جداً أو قاسية جداً، ومن هنا يجب أخذ موافقة المختصين قبل إجراء هذا التغيير.

ومن المأمون استخدام الإطارات ذات النسيج المتقاطع في العجلات الأمامية والراديال في العجلات الخلفية وليس بالعكس، ولا ينبغي أيضا تركيب إطار راديال واطار متقاطع على نفس المحور، لأن كلا منها يتصرف بشكل مختلف عند الدوران في المنحنيات.

فالإطارات الراديال تكون لها زاوية انزلاق أقل إنخفاضا من تلك الخاصة بالاطارات ذات النسيج المتقاطع، ولذلك فإن الاطارات الراديال تتابع بشكل كبير دقة خط الدوران الخاص بالسيارة. وإذا تم تركيب الاطارات ذات النسيج المتقاطع في مقدمة السيارة، والإطارات الراديال في مؤخرة السيارة، فان السائق

---

(١) يحتاج المناخ الشتوي إلى إطارات ذات نقوش عميقة وغائرة حتى يتماسك مع سطح الطريق المغطي بالمياه أو الطين، وهناك أيضا الإطار صلب التجاعيد الذي يصلح للطرق الوعرة، إلا أنه لا يصلح للسير به بسرعة عالية على الطرق الجافة المستوية، لأنه سوف يبلى بسرعة (المرجع السابق، ص ١٧٢).

قد يفقد السيطرة على السيارة في المنحنيات. ومنعا من أية مشاكل فانه يفضل استخدام نفس النوع من الإطارات في كل السيارة، وعدم إستخدام اطارات مختلفة في أي موقع بها، وحتى نحصل على أقصى ضمان وأمان، يجب أن تكون الإطارات من نفس النقوش ونفس الماركة ولنفس الشركة أو المصنع الذي أنتجها.

خامساً : الإطارات والسرعة :

هناك بعض الحروف اللاتينية التي يتم طبعها على الإطارات لتوضيح أقصى سرعة يمكن استخدام الاطار فيها وذلك وفقاً لما يلي :

حرف (R) تعني أن الإطار من النوع الراديال، وهذه الإطارات المطبوع عليها حرف (SR) تناسب السرعات التي تصل الى ١١٣ ميل/ساعة أي حوالي ١٨٠ كم/ساعة، والحروف (HR) تناسب السرعات التي تصل ١٣٠ ميل/ساعة أي حوالي ٢١٠ كم/ساعة، والحروف (VR) تناسب السرعات التي تزيد عن ١٣٠ ميل/ساعة(١). وحديثاً ظهرت إطارات جديدة تحمل الرمز (ZR) وهي تناسب السرعة فوق العالية جدا الى ٢٤٠ كم/ساعة(٢).

وهناك بعض الشركات والمصانع التي تعيد صب ونقش الاطارات القديمة، وهذه الإطارات لا يمكن استخدامها إلا حتى سرعة لا تزيد عن ٧٠ ـ ٧٥ ميل/ساعة أي ١١٢ ـ ١٢٠ كم/ساعة، فهذه الإطارات لا يصلح إستخدامها في القيادة السريعة.

سادساً : عمل الإطارات أثناء توجيه السيارة :

إن الالتصاق بين الإطارات والطريق يجعل من الممكن توجيه السيارة حول منحنى، وحيث أن الإطار يكون مرناً ومرتداً، فان الاتجاه الذي يدور عليه

---

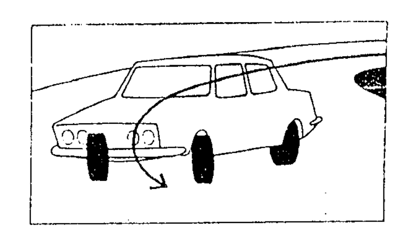
(١) راجع: الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٧٣.

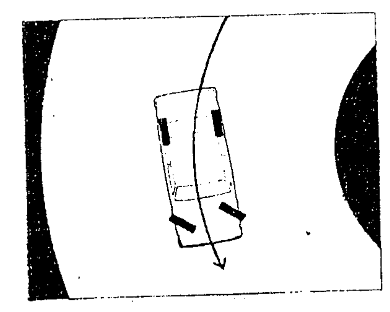
(٢) راجع محمد عبدالله المظلوم، المرجع السابق، ص ٥٥.

في المنحنى ينفرج الى درجة ما عن الاتجاه الذي توجه اليه العجلة، هذا التباعد أو الإنفراج يطلق عليه «زاوية الانزلاق أو الانفراج».

وفي السرعات المنخفضة، وعند المنحنيات، فإن زوايا الانزلاق تكون صغيرة، أما عند المنحنيات الحادة أو السريعة فانها تؤدي الى زوايا انفراج أوسع، مما قد يجعل الاطار ينزلق إلى جانب. وتعتمد زوايا الانفراج على مجموعة عوامل أخرى بخلاف السرعة، كتصميم الاطار وضغط الهواء به، والحمولة الواقعة على الاطار، ودرجة النقوش، وأوضاع سطح الطريق وغيرها من العوامل المختلفة.

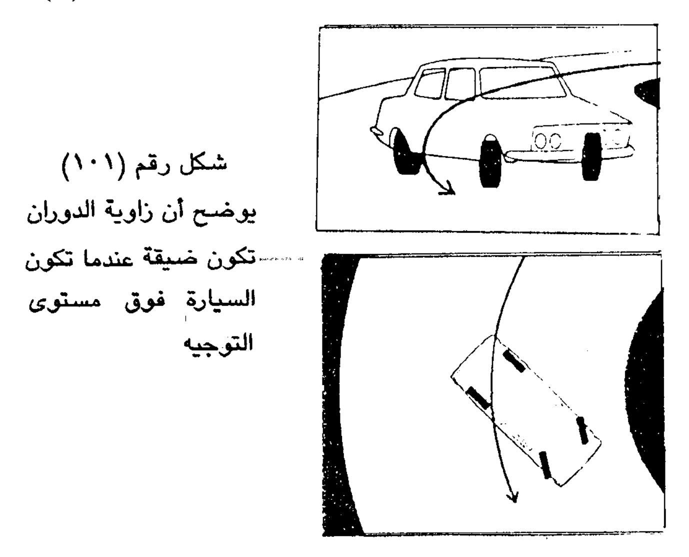
ويقال أن السيارة تصبح تحت مستوى التوجيه، عندما تكون زوايا الانفراج في العجلات الأمامية أكثر منها في العجلات الخلفية، وفي هذه الحالة فإن السيارة تدور بشكل متسع في أحد المنحنيات بالطريق، وعلى السائق أن يبذل المزيد من الجهد في تحريك عجلة القيادة، فزاوية الدوران تكون واسعة.





شكل رقم (١٠٠)
يوضح أن زاوية الدوران تكون واسعة
عندما تكون القيادة تحت مستوى التوجيه

كما يقال أن السيارة تكون فوق مستوى التـوجيـه أو ذات تـوجيـه زائد للقيادة، وفي هذه الحالة فإن زوايا انفراج عجلاتها الخلفية تكون أوســع من تلك الخاصة بالعجلات الأمامية، وتستجيب السيارة بشكل ملحوظ لتوجيه القيـادة، ويحتاج السائق إلى أقل مجهود للدوران أو توجيه عجلة القيادة(١).



شكل رقم (١٠١)
يوضح أن زاوية الدوران تكون ضيقة عندما تكون السيارة فوق مستوى التوجيه

أما التوجيه السالب للقيادة، فمعناه أن زوايا إنفـراج العجـلات الأمـامية والخلفية تكون متعادلة، ومعظم السيارات مصممة بحيث تعطي توجيه متوسط ومنخفض، أي تحت مستوى التوجيه في أوضاع القيادة العادية.

واذا كان التوجيه الناقص والزائد للقيادة يمكن التعـرف عليـه جيـدا من خلال سير السيارة في الانحناءات والدورانات، الا أن أثر نوع التوجيـه يمكن أن يظهر في السير المستقيم للسيارة، أي على الطـرق المستقيمـة، فـالسيـارة تكـون واقعة تحت تأثير القوى الخارجية كشدة الرياح وتقوس الطريق، والسيارة ذات التوجيه الناقص تكون ثابتة، أما السيارة ذات التوجيه الزائد فتكون غير ثابتـة،

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ١٩٢.

وتحتاج من السائق أن يصحح مسار اتجاهها دائما، وكلما زادت سرعة السيارة كلما قل الوقت المتاح أمامه لتصحيح وضع عجلة القيادة الى درجة قد تفقده إمكانية التحكم، خاصة إذا كانت أوضاع الطريق سيئة، كما لو كان شديد التقوس(١).

سابعاً : عيوب الإطارات وأسبابها وكيفية تلافيها :

يمكن أن تتلف الإطارات أو تتآكل بشدة نتيجة أخطاء ميكانيكية، أو القيادة السيئة أو عدم القيام بالصيانة الكافية، وبهذه الصورة تكون الإطارات خطيرة بالنسبة للسائق أو ركاب السيارة أو أي شخص بالطريق. ولهذا يجب دائما فحص الإطارات بانتظام، على الأقل عند اختبار ضغط الهواء بها، وذلك للتأكد من عدم وجود قطع عميق أو تآكل ظاهر فيها، كما يجب التعرف على أسباب هذا العيب، لأن معرفة هذا العيب قد يكون سببا في اكتشاف عيب ميكانيكي، أو أن طريقة القيادة غير صحيحة، واذا لم تكتشف تلك الأخطاء فستكون النتيجة سيئة ويتسبب في حدوث عيوب في الإطارات مجموعة من العوامل أهمها(٢) :

١ ـ السرعة :

فالسرعة الزائدة ترفع من درجة حرارة الاطارات، فتعرضها للتلف، خاصة اذا لم تكن من النوع الذي يتحمل درجات الحرارة العالية، لذا يجب التأكد دائما من أن الإطارات تتحمل السرعات العالية إذا كانت السيارة تسير دائما بهذه السرعة.

٢ ـ الوقوف والسير :

البدء في الحركة بتعجيل سريع، وكذلك الايقاف المفاجىء، من سرعة عالية

(١) قارن المرجع السابق، ص ١٩٢.

(٢) راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٣٣٣ ـ ٣٣٥.

يعجل بتآكل سطح الإطار، كما يؤدي الوقوف السريع الى حدوث انبطاح في بعض الأماكن من محيط سطح الإطار.

٣ ـ سطح الطريق :

الأسطح غير المستوية والتي بها تعرجات، والأسطح شديدة الصلابة من الطريق تعجل باستهلاك الاطار واحداث عيوب فيه، أيضا فان الأسطح غير النظيفة، أي الملوءة بالمواد الحادة والزجاج، كالأماكن القريبة والمحيطة بكراجات السيارات يحدث فيها غالبا تلف للاطارات نتيجة دخول قطع الحديد كالمسامير وقطع الزجاج في الاطار وتمزيقه.

٤ ـ عدم اتزان العجل :

في بعض الأحيان تكون نهايتي عجلتين متقاربتين بينما النهايتين الأخريتين متباعدتين، وهذا يجعل العجل غير متزن على الطريق، وعندما تسير السيارة بسرعة يحدث فرك للاطار عند إحتكاكه بسطح الطريق، ويحدث تآكل يأخذ شكل شعيرات من الكاوتشوك على الحروف الخارجية للاطار، وهنا يجب ضبط زوايا العجل لدى المحلات المختصة عند ظهور هذا العيب.

٥ ـ تحدب العجل :

إذا إصطدمت السيارة بجسم صلب مثل رصيف الطريق فان هذا يؤدي الى تغيير زاوية تحدب العجلات تغيراً كبيراً، ولذلك يحدث تآكل في أحد جوانب بصمة سطح الإطار بدرجة كبيرة وملحوظة.

٦ ـ تراوح العجلات :

يقصد بتراوح العجلات قدرة العجلات الأمامية على العودة إلى وضعها الأصلي على إستقامة محور السيارة الطولي (متجهة للأمام) بعد الدوران(١)،

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٣٢٤.

وعندما تزداد عدد مرات الدوران، مع عدم وجود التراوح، فـان ذلك سيؤدي الى رفرفـة العجلـة وحـدوث تـآكـل غير منتظم في الإطـارات. واذا كـان التراوح في العجلات الأمامية غير متساو من الجانبين، فان السيارة تميـل إلى الانـدفـاع الى اليمين أو اليسار «يقال أن السيارة تحرف يمين أو يسار»، وسيحدث تـآكـل في إحدى الإطارات دون الأخرى في الاتجاه العرضي من بصمة سطح الإطار.

٧ ـ نقصان الاتزان :

إذا كان مقدار الاتزان الديناميكي للإطارات غير كـاف، أو معـدوم تمامـاً، نتيجة حدوث شكل بيضاوي في إسطوانة الفرامل، أو تآكل موضوعي في قـرص الفرامل، فان هذا يمكن أن يؤدي إلى زيادة التآكل في بصمة سطح الاطار، بالمثل فان عدم ضبط الفرامل بدقة، يمكن أن يؤدي الى تـآكـل في أمـاكن مختلفـة من سطح الإطار، كما يحدث تآكل سريع وغير منتظم للإطارات، إذا كانت ماصـات الصدمات بحالة غير جيدة، أو نتيجة إنبعاج أو تفلطح العجلات، أو تآكل محامل العجلات أو تآكل آلية التعليق أو نقاط ارتكاز آلية التوجيه.

٨ ـ الزيت وغيره من السوائل :

وجود الزيت والشحم والوقود على الإطارات لمدة طويلـة يؤدي الى تلفهـا وتشققها وتآكلها.

٩ ـ ضغط الهواء :

إن عدم ضبط ضغط الهواء في الإطارات يعد من العيـوب الشـائعـة لتلف الاطارات، وهي في نفس الوقت من أسهل العيوب التي يمكن اكتشافها وتلافيها، ولا يجب تقليل ضغط الهواء في الإطارات عند السير في الطريق المبللة أو المغطـاة بالثلوج، لأن ذلك يقلل من قدرة الاطار على ازاحـة الميـاه والثلـوج، أيضـا فـان زيادة الهواء في الإطار عن الحد القياسي يقلل من مساحة الاحتكـاك بين الإطـار وسطح الطريق، مما يؤدي الى حدوث تآكل كبير في منتصف سطح الاطار.

ثامناً : المعالجة التشريعية :

إن عدم صلاحية الإطارات تعتبر من العيوب الفنية في تجهيز المركبة وهي من الأجزاء التي تخضع للفحص الفني عند ترخيص المركبة او تجديد ترخيصها دورياً.

ووفقا لنص المادة (٤٨) من قانون حركة السير في إمارة دبي فإنه لا يجوز إستعمال أية مركبة الا اذا كانت في حالة ميكانيكية سليمة.

وعدم صلاحية الإطارات يجعل المركبة في حالة ميكانيكية غير سليمة أو آمنة، وبالتالي لا يجوز استعمالها الا بعد تلافي هذا العيب الخطير الذي تقع نتيجته العديد من الحوادث المرورية الخطيرة.

أيضاً نصت الفقرة (ط) من المادة المذكورة على الالتزام بأن تكون المركبة مجهزة بدولاب (عجل) احتياطي منفوخ بالهواء وفي حالة صالحة لسيارات الركاب العمومية.

وإذا كانت هذه الفقرة إشترطت ذلك بالنسبة لسيارات الركاب العمومية، إلا أن باقي السيارات الاخرى بجميع أشكالها يجب ان تكون مزودة بهذا الدولاب الاحتياطي لمواجهة أي عيب يحدث في أحد اطارات السيارة أثناء السير بها، وحتى لا يكون توقف السيارات في الطريق بسبب هذا العيب سبباً في عرقلة حركة السير وتعريضها لخطر وقوع الحوادث.

الفصل الثالث عشر

انفصال مقطورة

أولاً : خطورة انفصال مقطورة اثناء القيادة :

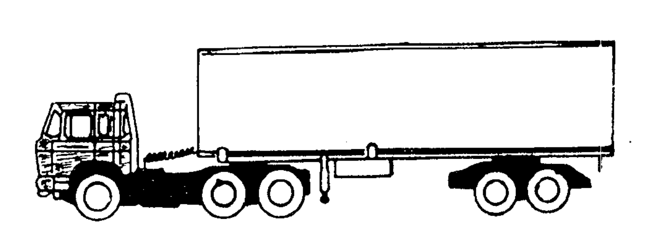
من بين أسباب الحوادث التي وردت في احصائية مرور دبي لعام ١٩٩١ انفصال مقطورة. وقد عرفت المادة الثانية من قانون حركة السير في إمارة دبي المقطورة بأنها كل سيارة غير مجهزة بأية قوة ميكانيكية لتسييرها ومصممة لتجرها سيارة ميكانيكية، إلا أن هذا التعريف لا يشمل عربة الجانب المتصلة بالدراجة النارية.

وقد فرق مشروع اللائحة التنفيذية في المادة الثانية بين نوعين من المقطورة، الأولى هي المقطورة المسحوبة بقضيب سحب، ويقصد بها أي مركبة مصنوعة أو معدة لنقل البضائع مسحوبة بواسطة مركبة بمحرك وملحقة بها بواسطة قضيب سحب.



شكل رقم (١٠٢) مقطورة مسحوبة بقضيب

أما النوع الثاني فهو شبه المقطورة وهي عبارة عن مقطورة متصلة بمركبة بضائع بواسطة تراكب جزئي.



شكل رقم (١٠٣) شبه مقطورة

وأيا كان شكل المقطورة فانها قد تنفصل عن المركبة التي تجرها نتيجة كسر قضيب السحب أو نتيجة انفصال الأجزاء المتراكبة بينها وبين المركبة، وهذا الكسر أو الانفصال يكون غالبا نتيجة قيادة المركبة بسرعة كبيرة ثم الدوران أو الانحراف، فالسرعة الكبيرة مع الدوران تؤدي الى زيادة الضغط على قضيب السحب الذي يكون ضعيف نسبياً ولا يتحمل قوة الطرد المركزية فيتحطم وتنفصل المقطورة وتسير في أي اتجاه فتصطدم بالمركبات الاخرى على الطريق وتقع حواث مرورية تكون غاية في الخطورة، كما قد يقع الحادث نتيجة انقلاب المقطورة أثناء السرعة والدوران وكذلك انقلاب المركبة الجارة، وكثيراً ما تتناثر حمولتها في طريق السيارات القادمة مما يزيد من احتمال وقوع المزيد من الحوادث لهذا السبب.

أيضا قد يتحطم قضيب السحب نتيجة السرعة الكبيرة ثم التوقف فجأة لأي سبب من الأسباب، كما قد تنفصل المقطورة لأسباب فنية مثل تآكل أو حل الوصلات بين المقطورة أو المركبة.

ثانياً : مواجهة هذه المشكلة :

ولتفادي هذه الحوادث الأليمة يجب مراعاة ما يلي :

١ ـ التأكد من متانة وسلامة أجهزة الوصل بين المقطورة والمركبة، سواء إتخذت هذه الأجهزة شكل قضيب سحب أو أجزاء متراكبة بين المركبة والمقطورة.

٢ ـ الالتزام بالسرعة المحددة لسير الشاحنات وخاصة عند الوقوف وعند الدورانات.

٣ ـ العديد من سائقي الشاحنات ينطلقون بها عندما تكون فارغة ويسابقون السيارات الصغيرة ويتجاوزون بشدة الحدود القصوى للسرعة، وكثير من حوادث انفصال المقطورات تقع لهذا السبب، عندما يضطر السائق وهو على هذه السرعة الكبيرة الى الوقوف أو الدوران جهة اليمين أو جهة اليسار، ولذلك يجب على سائقي الشاحنات من هذا النوع الامتناع عن هذه التصرفات، وعلى رجال المرور ملاحظة هذه المخالفات وإيقاف السيارات المخالفة واتخاذ اللازم حيالها.

٤ ـ أيضا قد تنفصل المقطورة نتيجة إصطدام شاحنة أو مقطورة أخرى بها، خاصة في الليل عندما لا تكون المقطورة مضاءة إضاءة كافية لتحديدها تماماً في الظلام، وهنا يجب على سائق المركبة التأكد من سلامة الأنوار والاضاءة في كل من المركبة والمقطورة قبل الانطلاق بالمركبة ليلا وبصفة خاصة أنوار الموضع وهو ما عرضناه من قبل في الفصل الخاص بعدم صلاحية المركبة(١).

---

(١) عرفت المادة الثانية من مشروع اللائحة التنفيذية أنوار الموضع بأنها الأنوار الأمامية والخلفية للمركبة التي تنبه عن وجودها وتبين عرضها من الأمام والخلف.

الفصل الرابع عشر

الحمولة الزائدة وسقوط الحمولة

عرض المشكلة :

من بين أسباب حوادث المرور تحميل السيارة بحمولة أكثر من طاقتها المصرح بها، أو أن تكون الحمولة مثبتة بطريقة غير مأمونة بحيث تتحرك وتسقط وتصطدم بها السيارات القادمة من الخلف ويقع حادث مروري قد يكون خطيراً، خاصة إذا كانت الحمولة التي سقطت من النوع الصلب كالمعادن والحجارة مثلا.

إضافة إلى ذلك فان الحمولة الزائدة قد تحجب الرؤية عن السائق وقد تغطي اشارة من اشارت الاتجاه أو أنوار المركبة، فلا يستطيع السائق قيادة السيارة بأمان وبكفاءة مما قد يتسبب في وقوع أحد حوادث المرور، وأحيانا يضع السائق طفله بجانبه أو على حجره في مقعد القيادة فيعوقه عن القيادة بسلام وبأمان مما قد يسفر عن وقوع الحوادث.

كما قد ينبعث من الحمولة ما يضر بالمارة أو بمستعملي الطريق، كإنبعاث غازات قد تعوق قائدي السيارات الأخرى، خاصة القادمة من الخلف، من الرؤية الكاملة وتمييز الطريق ومستعمليه فتقع حوادث مرورية نتيجة لذلك.

هذا وقد بلغ مجموع الحوادث في امارة دبي عام ١٩٩١ الناتجة عن الحمولة الزائدة وعن سقوط الحمولة ٩٥ حادث مروري مقابل ٣٦٤ مخالفة حررتها الشرطة لهذا السبب، ويبدو أن مراقبة الشرطة لهذه المخالفة والتي يدل

عليها زيادة نسبة عدد المخالفات عن عدد الحوادث التي وقعت، لها أثر فعال في هذا النقص النسبي في هذه الحوادث.

وهذه الحالة تعتبر مظهراً للعلاقة العكسية بين عدد حوادث المرور وبين عدد المخالفات التي حررتها الشرطة لهذا السبب، وهو ما سبق أن أشرنا اليه في مناسبات عديدة سابقة.

مواجهة المشكلة :

عالج كل من قانون حركة السير في امارة دبي ومشروع اللائحة التنفيذية أحكام الحمولة في مواد متفرقة نعرضها تباعاً فيما يلي :

أ ـ ضوابط الحمولة المنصوص عليها في قانون حركة السير :

وردت هذه الضوابط والأحكام في مواد متفرقة ومناسبات مختلفة في القانون. والهدف من هذه الأحكام هي ضمان وتأمين سلامة الركاب والمشاة والسيارات وتأمين سلامة الطريق مما يساهم في تجنب وقوع حوادث المرور.

وسبق أن أوضحنا ان قانون حركة السير في امارة دبي عرف سيارات الركوب بأنها السيارات العمومية أو المركبات العمومية وهي كل مركبة معدة لنقل الأشخاص أو البضائع مقابل عوض مهما كان نوعه.

كما عرف سيارات الشحن بأنها كل مركبة ميكيانيكية ذات عجلات مصنوعة أو معدة لنقل البضائع فقط.

وفيما يلي نعرض هذه الأحكام التي وردت في هذا القانون بشأن الحمولة:

أولاً : أحكام عامة بالنسبة لنوعي السيارات :

تتعلق هذه الأحكام بحظر تحميل ركاب أو بضائع تزيد عن المرخص به أو الجلوس بجانب السائق أو استخدام السيارات الخصوصة في نقل الركاب أو البضائع وذلك وفقاً للتفصيل التالي (م ٦٩، ٧٠، ٧١):

١ ـ لا يجوز تحميل أي سيارة بحمل أو ركاب زيادة عن الوزن أو عدد الركاب المرخص بهم من قبل سلطة الترخيص في ملكية السيارة.

٢ ـ لا يجوز السماح لأكثر من العدد المرخص به من قبل سلطة الترخيص في الجلوس الى جانب السائق.

٣ ـ يمنع تأجير أو استئجار السيارات الخصوصية، كما يمنع استعمال هذه السيارات في نقل الركاب أو البضائع مقابل أجر مهما كان نوعه.

ثانياً : أحكام خاصة بسيارات الشحن :

وردت هذه الأحكام في المواد من (٧٢) الى (٧٥) وذلك وفقا للآتي :

١ ـ مع مراعاة ما ورد في المادة ٧٤ من هذا القانون بشأن الترخيص لبعض سيارات الشحن بنقل ركاب بالأجرة في حالة معينة، سيرد ذكرها فيما بعد ـ فانه لا يجوز لأي سيارة شحن أن تحمل أي ركاب، باستثناء مستخدمي صاحب السيارة أو عدد من العمال من أجل تحميل أو تفريغ البضائع الى أو من السيارة، شريطة أن لا يزيد هذا العدد عما هو كاف لهذه الغاية، ويشترط ايضا في ما تقدم أن لا يزيد عدد المستخدمين والعمال الذين يجوز نقلهم في السيارة المذكورة عن عشرة عمال بأي حال من الأحوال.

٢ ـ يجب على كل سيارة شحن كتابة الوزن الفارغ للسيارة، ووزن الحمولة المصرح لها بحملها ووزنها القائم وذلك بالشكل الظاهر والمقروء.

٣ ـ وفقا لما ورد في المادة (٧٤) من قانون السير فانه، يجوز لسلطة الترخيص أن ترخص أي سيارة شحن عمومية أن تنقل ركاباً بالأجرة، إذا اقتنعت بعدم وجود خطر من نقل الركاب بتلك السيارة. ويشترط أن لا يتجاوز عدد الركاب عن ١٥ شخصا بالنسبة لسيارات الشحن الثقيلة.

٤ ـ وفقا لما ورد في المادة (٧٥) من قانون السير فانه يمنع منعا باتا الأشياء التالية :

أ ـ تحميل أي مركبة بصورة تشكل خطرا على الجمهور أو من شأنها أن تعرقل حركة السير.

ب ـ أن تكون الحمولة بارزة من أحد جانبي السيارة، وأما بالنسبة للخلف فانه لا يجوز أن يزيد بروز الحمولة عن متر ونصف.

جـ ـ تحميل أي شخص في المركبة بصورة تشكل خطراً عليه أو على الآخرين سواء كانت المركبة فارغة أم محملة.

ثالثاً : أحكام خاصة بسيارات الركاب العمومية (سيارات الاجرة والباصات) :

وردت هذه الأحكام في المواد رقم ٧٦، ٧٧، ٨٣، ٨٥، ٨٦ من القانون وذلك وفقا للآتي :

١ ـ لا يجوز ترخيص أي سيارة ركاب عمومية ما لم تكن نظيفة ومدهونة بصورة مقبولة.

٢ ـ لا يجوز لسائقي سيارات الركاب العمومية أن يدخنوا أو يأكلوا أو يشربوا أثناء قيادة السيارة (م ٨٣).

٣ ـ يجب على كل سائق سيارة ركاب عمومية أن يفتش سيارته فورا بعد انتهائه من توصيل الركاب الذين معه. وذلك للبحث والتأكد عما اذا ترك أحد الركاب سهوا من الأغراض أو الأشياء التي معه، وأن يأخذ ما يجده فيها خلال ٢٤ ساعة اذا لم يطالبه صاحبه قبل ذلك الى اقرب مركز للشرطة، ويسلمه للمسؤول وان يأخذ وصلا بذلك.

٤ ـ تثبيت إعلان بصورة بارزة تقتنع بها سلطة الترخيص من الخارج ينص على أن السيارة هي للأجرة، أما بالنسبة للباصات العمومية فيكفي كتابة إعلان بهذا الخصوص على الأبواب أو في أي مكان بارز تقتنع به سلطة الترخيص ويمكن للغير قراءته بسهولة.

٥ ـ كتابة عدد الركاب المسموح بنقلهم في تلك السيارة.

٦ ـ يجب تعليق نسخة عن التعريفة القانونية في كل سيارة ركاب عمومية بصورة بارزة أو أن تحمل من قبل السائق الذي يلزم بابرازها عند الطلب.

رابعاً : أحكام خاصة تتعلق بالباصات العمومية :

وردت هذه الأحكام في المواد من رقم (٧٨) حتى (٨٢) من القانون وذلك وفقا للآتي :

١ ـ لا يسمح بحمل في الباصات العمومية غير المجهزة بحمالات عفش على السطح غير الأمتعة الخفيفة التي تحمل باليد، ولا يسمح وضع العفش داخل الباصات بجانب الأبواب وفي أي مكان قد يسبب مضايقة للركاب.

٢ ـ يمنع إخراج الرؤوس والأيدي من شبابيك الباصات، ويجب تعليق اعلان بهذا المنع في مكان بارز داخل كل باص.

٣ ـ لا يجوز لسائقي الباصات العمومية الوقوف داخل المدن لأخذ الركاب أو لانزالهم إلا في الأماكن المخصصة لهذه الغاية مثل مواقف الباصات المرخصة.

٤ ـ لا يجوز لسائقي الباصات العمومية التحدث مع الركاب أثناء السير، ولا يجوز لهم السماح للركاب بالوقوف أو الجلوس بجانبهم.

٥ ـ يجب على كل سائق سيارة باص عمومي يعمل على أي خط مرخص أن يقبل في الباص أي شخص يرغب في الركوب ويبدي استعداده لدفع التعريفة القانونية بذلك اذا لم يكن الباص قد استكمل عدد الركاب المرخص له بنقلهم.

خامساً : حالة سقوط جزء من الحمولة على الطريق :

عالجت المادة ٣/١٦ من القانون حالة سقوط جزء من الحمولة على الطريق فأوجبت على السائق في حالة إضطراره الى إيقاف سيارته على الطريق

بسبب خلل ميكانيكي أو بسبب سقوط جزء من حمولتها ولم يمكن رفعه فوراً، ان يتخذ جميع التدابير اللازمة لتأمين سلامة الحركة على الطريق.

سادساً : وزن السيارة وحجمها وحمولتها وسرعتها :

يجب على سائق المركبة أن يوفق ـ ضمن السرعة القصوى المحددة ـ بين مركبته وبين متطلبات السلامة، أخذاً بعين الاعتبار جميع الأمور ذات العلاقة، بما في ذلك طبيعة وشروط حركة السير، وثقل مركبته وحمولتها وطولها.

١ ـ وزن السيارة وحجمها :

من المهم بالنسبة لرجل المرور أن يكون على علم بالمقصود بوزن السيارة الفارغ والقائم والحد الأقصى للوزن، والحمولة، وحجم السيارة، وشروط الطول والعرض حتى يستطيع التأكد من عدم مخالفة السيارات للأوزان والأحجام والأطوال القياسية، لأن الجهل بهذه الأمور يساعد على استمرار المخالفات مما يعرض المرور ومستعمليه لخطر وقوع الحوادث، وفيما يلي نعطي فكرة سريعة عن كل هذه الأمور :

أ ـ الوزن الأقصى : يقصد به أقصى وزن للمركبة وحمولتها تسمح به التشريعات.

ب ـ الوزن الفارغ : يقصد به وزن المركبة وخزاناتها مملوءة بالوقود اللازم لها بالاضافة إلى الأدوات والعدد التي تحملها المركبة عادة وتكون لازمة لعمليات الاصلاح ولكن بدون سائق أو راكب أو حمولة.

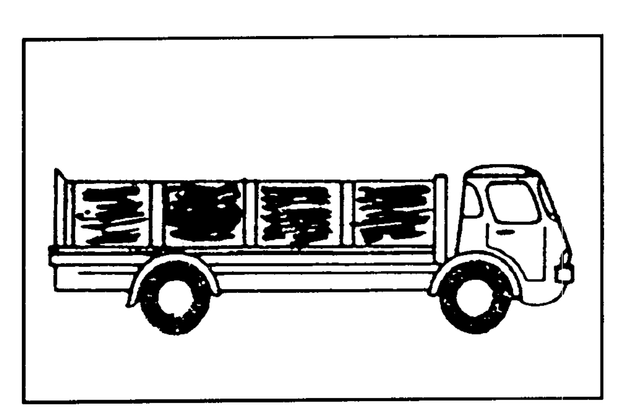
جـ ـ الوزن القائم : ويقصد به الوزن الفعلي للمركبة بما فيها السائق والركاب والبضائع وأية حمولة أخرى.

د ـ حدود الوزن الاجمالي للسيارة : لم يتضمن قانون السير أو مشروع اللائحة تحديداً رقمياً للوزن الاجمالي، أي وزن السيارة وهي محملة، ولكن ما ورد فيهما من أحكام في هذا الشأن هو عدم جواز أن تتعدى حمولة المركبة

الوزن المسوح به في شهادة الفحص والملكية، كما لا يجوز لعربات النقل التي يجرها حيوان أن تحمل أكثر من طاقة الحيوان.

وهناك بعض القوانين مثل المرسوم الكويتي بقانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ في شأن المرور الذي بين في المادة (٥٧ منه) تلك الأوزان، حيث نص على أنه لا يجوز أن يتجاوز الوزن الاجمالي المفروض على الطريق من قبل عجلات أي محور فردي لأية مركبة عن ١٠ طن، ولا يجوز أن يتجاوز الوزن الإجمالي المفروض على الطريق من قبل عجلات محور مزدوج لأي مركبة عن ١٧ طن، ويكون الوزن الاجمالي لمحور العجل الترادفي (المزدوج) كالآتي :(١)

(١) ١٦ طن إذا كان البعد البيني للمحور ١٠٥ سم، وذلك كما في الشكل التالي :



شكل رقم (١٠٤) مركبة جارة ذات محور مزدوج (١٦ طن)

(٢) ١٧ طن إذا كان البعد البيني للمحور ١٢٠ سم.

(٣) ١٨ طن اذا كان البعد البيني للمحور ١٣٥ سم.

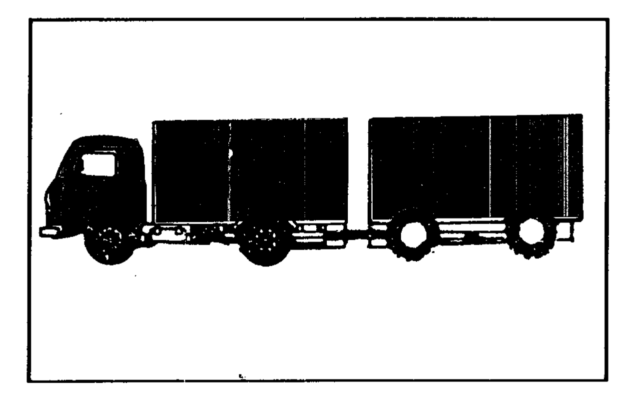
(٤) ١٩ طن اذا كان البعد البيني للمحور ١٥٠ سم.

(٥) ٢٢ طن اذا كان البعد البيني للمحور ١٨٠ سم.

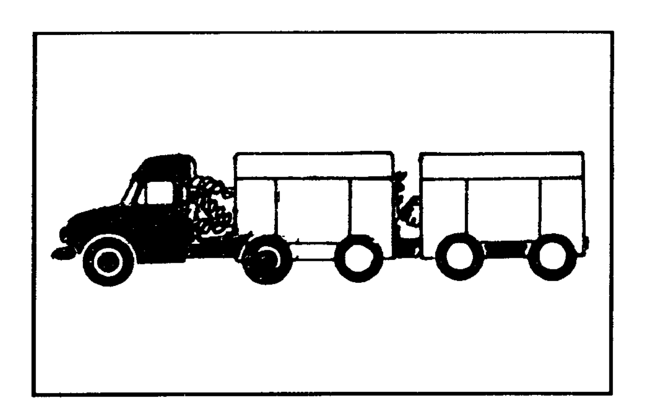
---

(١) السرعة طريق الهاوية، مرجع سابق، ص ٤٩.

أما بالنسبة للمجموعة المكونة من مركبة جارة ومركبة مجرورة فيكون الحد الأقصى للحمولة ٣٨ طناً سواء تكونت من مركبة جارة ومركبة مجرورة أو مركبة جارة ونصف مجرورتين كما في الشكل التالي :



شكل رقم (١٠٥) مركبة جارة ومركبة مجرورة (٣٨ طن)



شكل رقم (١٠٦) مركبة جارة ونصف مجرورتين (٣٨ طن)

وفي جميع الأحوال يجب ألا يتجاوز الوزن الفعلي للعربة أو العربات المجرورة أكثر من ٣٠٪ من الوزن الفعلي للعربة الجارة(١).

---

(١) الطاهر عيارة، السياقة في متناولك ، مرجع سابق، ص ١٣٤.

ويجب أن تتناسب سرعة السيارة مع وزنها وحمولتها. وهـذا يستـوجب تحديد السرعة القصوى للسيارة مقارنة بوزنهـا وحمولتهـا، ويتضـح ذلك من الجدول التالي :

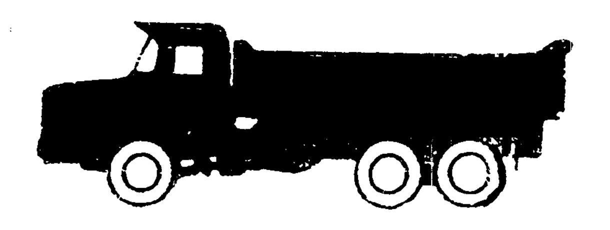
الحد الأقصى للحمولة الإجمالية والوزن	عدد المحاور	الحد الأقصى للسرعة
من ١٠ ـ ١٥ طن	١	٨٥ كم/ساعة
من ١٥ ـ ١٩ طن	٢	٧٥ كم/ساعة
من ١٩ ـ ٢٦ طن	٣	٦٥ كم/ساعة
من ٢٦ ـ ٣٨ طن	٣	٦٠ كم/ساعة

جدول رقم (٣٠) العلاقة بين وزن وحمولة السيارة وبين سرعتها

٢ ـ طول السيارة :

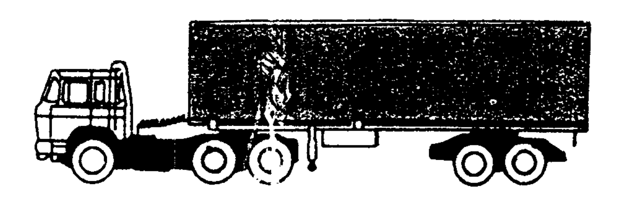
ويقصد به المسافة التي تشغلها السيارة من طـول الطـريق وهي واقفـة، ويختلف الطول المصرح به بحسب نوع السيارة:

أ ـ السيارة أو العربـة المجـرورة يكـون الحـد الأقصى لطـولها ١١ متراً بخلاف أجهزة الجر.



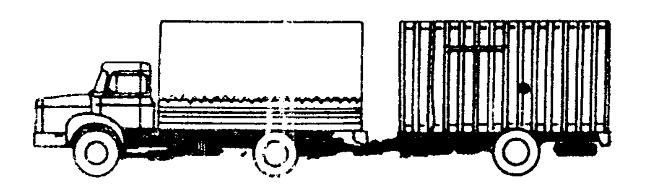
شكل رقم (١٠٧) طول السيارة المجرورة

ب ـ العربة أو السيارة ذات الأجزاء يكون الحد الأقصى للطول المصرح به ١٥ متراً بخلاف أجهزة الجر.



شكل رقم (١٠٨) السيارات ذات الأجزاء

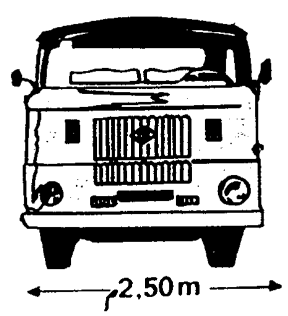
جـ ـ مجموعة العربات والعربات المزدوجة يكون الحد الأقصي للطول المصرح به ١٨ متراً بخلاف أجهزة الجر.



شكل رقم (١٠٩) مجموعة العربات أو السيارات

٣ ـ عرض السيارة :

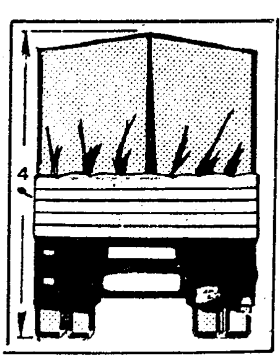
ويقصد به المسافة التي تشغلها السيارة من عرض الطريق وهي في حالة الوقوف، ويجب ألا يتجاوز عرض السيارة ٢,٥ متراً مع جميع النتوءات، أي الأجزاء الخارجة عن جسم السيارة كالمرايا مثلا.



شكل رقم (١١٠) عرض السيارة

٤ ـ ارتفاع السيارة :

لم يضع القانون حداً اقصى للارتفاع، وفي جميع الأحوال يجب على السائق اتخاذ كافة الاحتياطات للسير بأمان، وأن يلتزم بتعليمات الارتفاع المحددة بمعرفة سلطات المرور في الطريق والممرات، خاصة في الإنفاق واسفل الجسور(١).



شكل رقم (١١١) يوضح كيفية قياس ارتفاع السيارة

ب ـ ضوابط الحمولة المنصوص عليها في مشروع اللائحة التنفيذية للقانون :

عالج المشروع هذا الموضوع بالتفصيل في المواد من ٨٥ الى ٩٥، ونعرض فيما يلي تلك الأحكام الخاصة بالحمولة والتي وردت في المواد المشار اليها :

---

(١) راجع الطاهر عيارة، السياقة في متناولك، مرجع سابق، ص ١٣١.

١ ـ لا يجوز تحميل المركبات أو تفريغ حمولتها في الطريق العـام، إلا إذا تعذر وجود وسيلة أخرى وبشرط أن يتم بصفة عارضـة وبغير تـراخ وبـدون تعريض أمن الطريق أو المشاة للخطـر، ويجوز لادارة المـرور في أمـاكن محددة وأوقات معينة ـ أن تشترط الحصول على ترخيص خاص يسمح بـالتفـريـغ أو التحميل في الطريق العام (م ٨٥).

٢ ـ لا يجوز أن تتعدى حمولة المـركبـة الـوزن المسمـح بـه في شهـادة الفحص والملكية، كما لا يجوز لعربات النقل التي يجرها حيوان أن تحمـل أكثـر من طاقة الحيوان (م ٨٦).

٣ ـ يجب وضـع الحمولة وتسقيفها فوق المركبـة، وكـذلك أدوات الـربط والحزم وسائر أدوات التحميل وما يتعلق بها بطريقة منتظمة ومـأمـونـة وعلى وجه لا يجعلها معرضة للتحرك أثناء السير، أو يؤدي الى سقوطهـا أو احـداث ضجة مزعجة ويجب بصفة خاصة مراعاة ما يأتي (م ٨٧):

أ ـ ألا ينتج عنها أي خطر على الأشخاص أو تسبب ضرراً للأموال العامة أو الخاصة.

ب ـ ألا تسبب ضوضاء أو تلوث أو لا يتطايـر أو ينبعث منهـا مـا يضر بالصحة أو يعرض الآخرين للخطر أو يضايقهم.

جـ ـ ألا تؤثر على رؤية السائق أو تعـرض إتـزان المـركبـة أو قيـادتها للخطر.

د ـ ألا تحجب الاشارات اليدوية أو إشـارات الإتجـاه، أو أنـوار المـركبـة والعدسات العاكسة، أو أرقام اللوحات المعدنية، ويجب أن تكون جميـع الأدوات المستعملة لربط الحمولة وتنظيمها وحمايتها كالحبال والسلاسل والأغطية متينة وسليمة ومثبتة جيداً بما يمنع سقوطها أو انزلاقها أو تقطيعها.

٤ ـ إذا كان صندوق المركبة مخصصا لنقل الثلج أو اللحوم أو الالبان أو الاسماك أو الطيور المذبوحة أو ما شابهها، وجب أن يكون مبطنـا من الـداخـل

بالصاج غير القابل للصدأ أو بالألمونيوم أو القصدير الجيد، أو أي مادة مناسبة لا تضر بالصحة العامة، كما يجب أن يكون مستوفياً الاشتراطات الصحية والفنية الأخرى المقررة، ولا يسمح بنقل أية مواد أخرى غير المخصص لها الصندوق، كما لا يسمح بركوب الأشخاص في الصندوق ولو كان فارغاً (م ٨٨).

٥ ـ إذا كانت المركبة مجهزة بصهريج لنقل الماء أو غيره من المواد السائلة وجب أن يتوافر في الصهريج الشروط الآتية (م ٨٩) :

أ ـ أن يكون مصنوعا من معدن متين طبقاً لأصول الصناعة ولا يسمح بتسرب السائل منه.

ب ـ أن يكون مثبتاً على حمالات خاصة بطريقة مأمونة وأن يكون على شكل بيضاوي أو دائري.

جـ ـ أن تكون فتحة ملئة في أعلى جزء منه، وأن يحكم إغلاق غطائها، وأن يكون مجهزاً بصنبور للتفريغ مقفول ومحكم لا يسمح بتسرب السائل.

د ـ أن يكون مزوداً بصمام يكفل تسرب الغازات عند زيادة الضغط داخل الصهريج.

هـ ـ أن تكون صهاريج نقل مياه الشرب أو السوائل الغذائية مبطنة بالقصدير أو الصاج المجلفنين أو ما يشابههما من المعادن التي لا تتفاعل كيميائياً مع السائل، وأن تكون مطلية بمادة مانعة للصدأ وأن تميز صهاريج نقل الماء بعلامة تميزها عن غيرها.

و ـ يجب أن يكتب على تلك الصهاريج نوعية المادة وعلامة التحذير اللازمة لها بشكل بارز.

٦ ـ إذا كان صندوق المركبة أو صهريجها معدا لنقل مواد يمكن أن ينبعث منها غبار وروائح كريهة أو من شأنها ايذاء الغير أو ازعاجهم أو

تعــرضهم للخطــر كــالجبس والجير والاسمنت والــرمــل والحصى والفحم والقاذورات والاسمدة وغيرها، فيجب أن يكون الصنـدوق أو الصهـريـج محكم الاغلاق أو مغطي بغطاء متين يمنـع إثـارة أي غبـار أو رائحـة أو أي شيء من الحمولة أثناء سيرها (م ٩٠).

٧ ـ في الحالات السابقة لا يجوز أن تجاوز أبعاد الصندوق أو الصهريج مع المركبة الأبعاد التي تحددها سلطة الترخيص (م ٩١).

٨ ـ لا يسمح بزيادة طول أو عرض أو ارتفـاع الحمـولـة عن صنـدوق المركبة الا بتصريح خاص من إدارة المرور وبعد تقديم ملحق لـوثيقـة التـأمين الأصلية يغطي تلك الزيادة، وبمراعاة أنه لا يسمح بوضـع أحمال على كـابينـة سيارة النقل (م ١/٩٢).

٩ ـ وفي حالة السماح للمركبة بتجاوز الحمولة في الطـول أو العـرض أو الارتفاع يجب أن تميز الحمولة البارزة من الخلف ومن جوانب المركبة ومن أعلى المركبة بعلامات تحذير حمراء اللون أو براية حمراء بارزة يسمح حجمها ولونها بأن تكون واضحة من سائقي المركبات الأخرى أو بضوء أحمر ليلا (م٢/٩٢).

١٠ ـ لا يجوز نقل المفرقعات أو المواد الخطرة في المركبات، إلا في نطاق ما نصت عليه القوانين واللوائح والنظم المعمول بهـا بـالـدولـة، ووفقـا لاجـراءات وقواعد وشروط استيراد المفرقعات وما في حكمها، وباجراءات الحيازة والاحـراز والحمل بالنسبة لها، وطبقاً للاجراءات والنظم الواردة بها (م ٩٣).

والسيارات الناقلـة لمـواد خطـرة يجب أن تكـون مميـزة، حتى يستطيـع مستعملو الطرق معرفتها وتفادي الاقتراب منها، أو الاصطدام بها حتى لا تنتج عن ذلك حوادث أليمة في حالة سقوط الحمولة أو انفجارها.

فتخضع هذه السيارات لرخصة خاصة تسلم من السلطة المختصة، يحدد بها الطريق المتبع ونوع المادة وتجهز بما يلي :

أ ـ بلوحة داخل العربة يذكر بها نوع الخطر والإجراءات الوقائية الواجب اتخاذها عند وقوع حادث.

ب ـ علامة صفراء عاكسة للأنوار، مستطيلة الشكل (٠,٤٠م × ٠,٣٠م) يذكر بأعلاها الرقم الخاص بالخطر وبأسفلها الرقم الخاص بتعريف المادة المنقولة، وتكون هذه العلامة من الأمام ومن الخلف وعلى النصف الأيسر من العربة.

جـ ـ بأنبوتين لاطفاء الحريق.

د ـ بلوحة مربعة (٠,٣٠م) يرسم بداخلها ما يرمز الى نوع الخطر وتوضع من الخلف.

وفيما يلي بعض هذه اللوحات :



ممنوع مرور السيارات الناقلة لمواد خطيرة



خطر تسرب الغاز الذي يشتعل بمجرد اتصاله بالماء.



مادة سريعة الاشتعال



شكل رقم (١١٢) علامات المرور الدالة على خطورة الحمولة

١١ ـ لا يجوز نقل الركاب في أية مركبة ليس بها أماكن معدة للجلوس، ولا يجوز وجود ركاب أو اشخاص في الأماكن المخصصة للحمولة بمركبات النقل الا بترخيص من الإدارة وبشرط أن يكون لازما لمرافقة الحمولة أو للعمل أو عند الانتقال الى مكان العمل أو العودة منه وفي حدود العدد المبين في المادة (٧٢) من قانون السير على الطريق لعام ١٩٦٧م، والتي سبقت الإشارة إلى الأحكام التي وردت بها (م ٩٤).

١٢ ـ لا يجوز لأي من المركبات عدا السيارات الخاصة نقل ركاب أكثر من العدد المحدد بالرخصة أو بشهادة الفحص والملكية (م ٩٥).

وهذه الأحكام جميعها بالاضافة الى ما ورد في قانون حركة السير، يجب أن يكون رجل المرور على علم تام بها، حتى يستطيع مراقبة السيارات المخالفة وضبطها ومنعها من الاستمرار في السير إلا بعد إزالة المخالفة، كتوقيف السيارة في مكان آمن خارج الطريق وتفريغ الحمولة الزائدة بها في سيارة أخرى ثم السماح لها بعد ذلك بمعاودة السير، وبهذا يمكن تجنب وقوع العديد من حوادث المرور.

الفصل الخامس عشر

عدم صلاحية الطريق

أولاً : التعريف بالطريق وأجزائه المختلفة :

عرف قانون حركة السير في امارة دبي في المادة الثانية الطريق بأنه السبيل المخصص للمرور العام أو الدرب الذي يحق للجمهور المرور منه باذن أو بدون اذن بما في ذلك مرور المركبات والمشاة والحيوانات، ويشمل هذا التعريف الساحات والجسور وأي رصيف لرسو السفن وأي محل عام. كما وضع مشروع اللائحة التنفيذية مجموعة من التعريفات المتعلقة والمرتبطة بالطريق نوردها فيما يلي :

أ ـ طريق المرور السريع(١) :

هو الطريق المصمم خصيصاً والمعد للمرور السريع والذي لا يكون مخصصاً لانتفاع الممتلكات المجاورة، ومن خصائص هذا الطريق أنه :

---

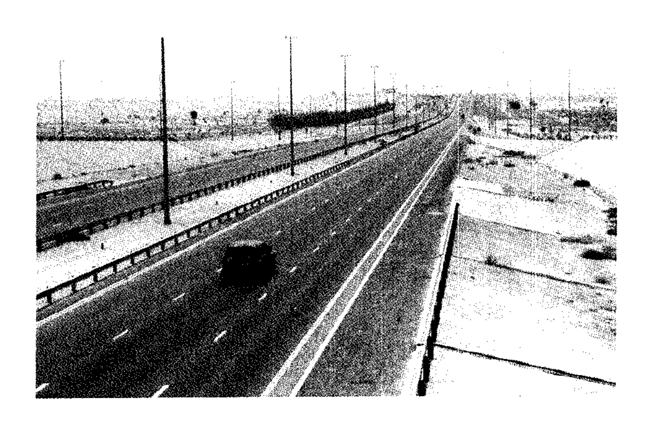
(١) اقتصر مشروع اللائحة التنفيذية على بيان تعريف وتحديد طريق المرور السريع فقط ولم يبين الأنواع الأخرى والمعروفة للطرق، والتي أهمها ما يلي :

أ ـ الطرق الداخلية : وهي التي يتم انشاؤها داخل المدن لتأمين حركة النقل داخلها لسير المركبات عليها أو انتظارها أو لعبور المشاة.

ب ـ الطرق الخارجية : وهي التي تربط بين المدن، أو المحافظات أو المقاطعات أو الدول وهي تصلح للسير عليها من جميع أنواع السيارات.

جـ ـ الطرق الدائرية : وهي التي تمتد حول المدن وتحيطها من جميع الجهات وتصل بين الاطراف المتباعدة للمدن، وتكون سعتها كبيرة وخالية من العوائق أو التقاطعات =

١ ـ مكون من مسارين منفصلين للسير باتجاهين معـاكسين بـاستثنـاء نقاط معينة أو مؤقتة وتكون مفصولة عن بعضهـا بشريط ضيق غير مخصص للسير أو بوسائل أخرى في الحالات الاستثنائية.



شكل رقم (١١٣) الطريق السريع

٢ ـ غير متقاطع على نفس المستوى مع أي طريق آخر أو سكة حديـد أو ممر مشاة، وهو ما يتضح من الشكل السابق رقم (١١٣).

= الفرعية بحيث تنساب فيها حركـة المـرور بيسر وأمـان. وهي تسـاعـد على امتصــاص الضغط على الطرق الداخلية مما يحد من وقوع حوادث المرور.

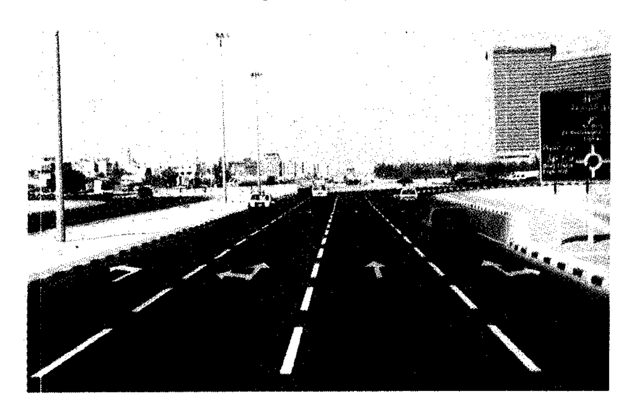
د ـ **الطرق المخترقة** : وهي التي تخترق المدن الكبرى لتصل بين أطرافها المتباعدة، وهي تماثل من حيث الطبيعة الهندسية والوظيفة أو الهدف الطرق الدائرية الموضحـة بـالبنـد السابق.

هـ ـ **الطرق الفرعية** : وهي التي ترتبط مع الطرق الرئيسية داخـل المـدن والقـرى أو خارجها، وهي تصل بين المدن والقرى، فهناك طريق رئيسي أو دائري مثلا حـول المـدن المختلفة ويوجد طريق فرعي، أي يتفرع من هذا الطريق الرئيسي ليؤدي الى الوصول إلى كل مدينة أو قرية تقع على هذا الطريق الرئيسي أو الدائري. وإذا كان مشروع الـلائحـة التنفيذية قد تعرض لبيان ولتحديد بعض أنواع الطـرق والتقـاطعـات، فمن الأفضـل أن يتناول بالتحديد أيضاً الأنواع المختلفة من هذه الطرق والتي أوضحناها آنفاً.

٣ ـ يوجد عليه من اللوحات ما يشير الى أنه طريق سريع.

ب ـ نهر الطريق :

هو جانب من الطريق المستخدم، يسمح فيه بسير المركبات.



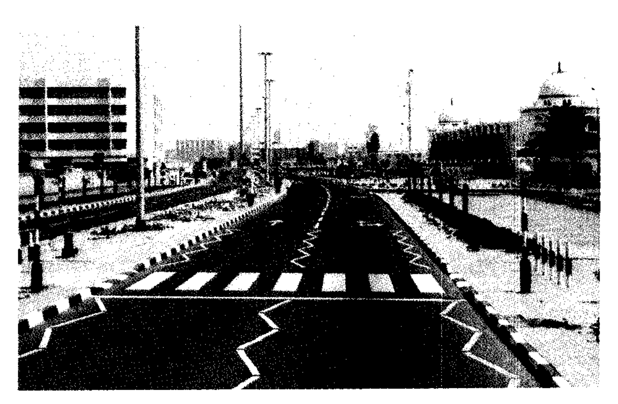
شكل رقم (١١٤) يوضح الرصيف ونهر الطريق والمسارات

جـ ـ مسار الطريق :

يعرف أيضا بالمسرب أو الحارة، وهو جزء من الأجزاء الطويلة التي يقسم اليها نهر الطريق ويسمح عرضه بمرور صف واحد من المركبات المتتابعة سواء حددته أو لم تحدده علامات طويلة على سطح الطريق.

د ـ الرصيف :

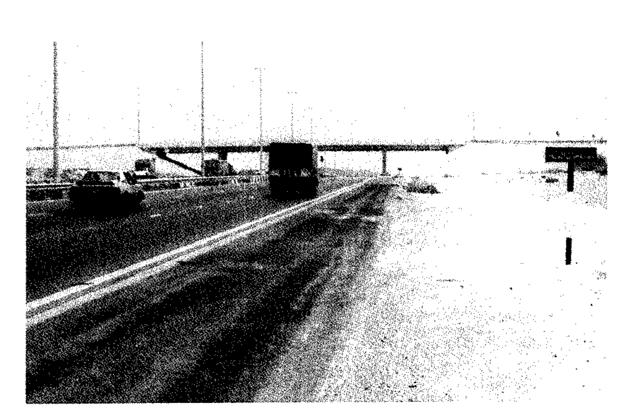
هو جزء الطريق المحاذي له من الجانبين والمعد لسير المشاة، وتعتبر الجزر الكائنة في وسط الطريق في حكم الرصيف.



شكل رقم (١١٥) رصيف الطريق

هـ ـ كتف الطريق :

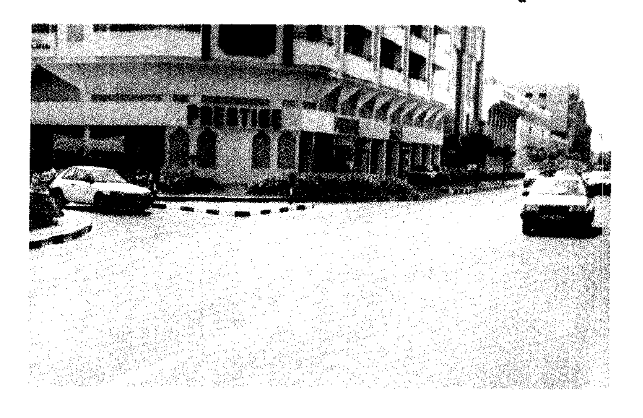
هو جزء من الطريق ومحاذ له من الجانبين ومعد للتوقف الاضطراري للمركبات.



شكل رقم (١١٦) كتف الطريق، وهو الجزء المحصور بين الخط الأصفر والأرض الرملية

و ـ التقاطـــع :

هو كل تقابل أو تـلاقي أو تفـرع للطـريق على مستـوى واحـد شـامـلاً المساحة المكشوفة التي تكونت نتيجة لذلك.



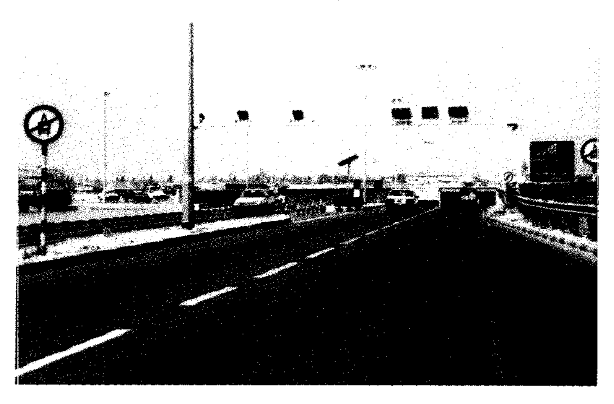
شكل رقم (١١٧) صورة لأحد التقاطعات

هـ ـ اتجاه المرور :

هو اتجاه حركة السير في الجانب الأيمن من الطريق.

و ـ الاتجاه المقابل :

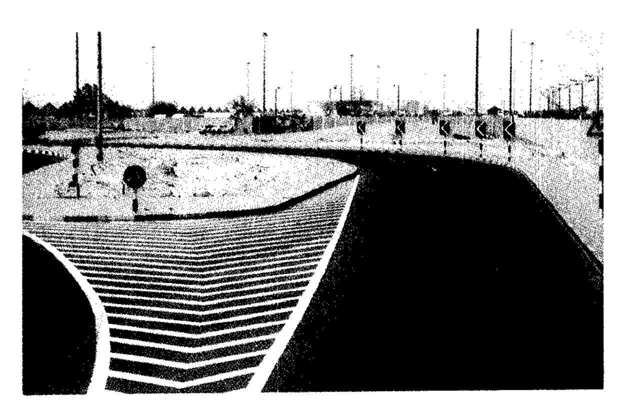
هو اتجاه السير العكسي والمضاد لاتجاه المرور.



شكل رقم (١١٨) صورة لإتجاه المرور والإتجاه المقابل

ز ـ المنعطف :

هو منحنى في الطريق يغير اتجاه الطـريق بـزاويـة مـا ويتضمن حـدود الطريق.



شكل رقم (١١٩) صورة لأحد المنعطفات

حـ ـ عبور المشاة :

هـو مكـان مخصص لمـرور المشـاة ومخطط لهذه الغـايـة في الطـريق والشوارع ويفرض على السائق الـوقـوف قبلـه ليتمكن المشـاة من السير عليـه بأمان.



شكل رقم (١٢٠) منطقة عبور مشاة

ويمكن تلخيص كل ما تقدم بالقول بأن أقسام الطريق تشتمل على مايلي:

١ ـ الرصيف :

وهو الجزء المرتفع من الطريق والمعد لسير المشاة، وقد يكون على جـانب واحد من الطريق أو على جانبيه.

٢ ـ نهر الطريق :

وهو جزء الطريق المعد لمرور المـركبـات، ويقـع في الحيـز المحصـور بين حافتي الـرصيف من كـل جهـة من الطـريق أو الجـزء المـرصـوف في الطـرق الخارجية التي لا تشتمل على رصيف.

٣ ـ المسلك أو الجانب :

هو جانب من نهر الطريق معد للسير من جهـة واحـدة، وبعض الطـريق يكون لها مسلكان منفصلان يفصل بينهما جزيرة أمان.

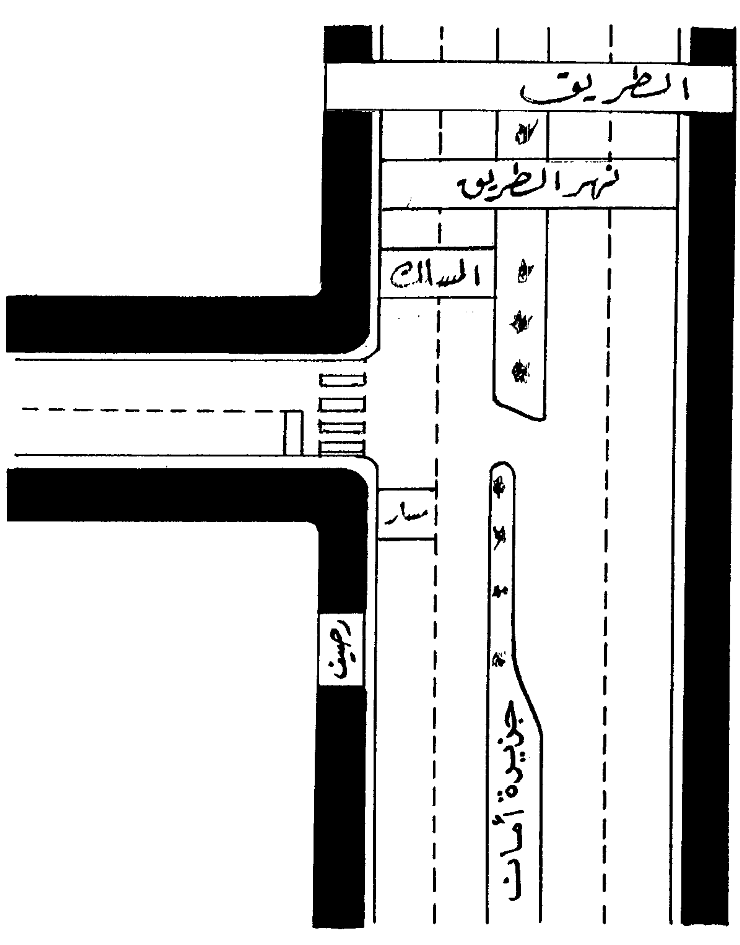
٤ ـ المســـــار :

يسمى أيضا بالمر، وهو عبارة عن أي جـزء من الأجـزاء الطـوليـة التي يقسم اليها المسلك الواحد سواء حددته أو لم تحدده خطوط طولية على الأرض، ويسمح عرض المسار بمرور صف من المـركبـات المتتـابعـة بجـانب صف من الدراجات الآلية، فـالمســار هـو عبـارة عن المســافـة المحصـورة بين خطين من الخطوط الأرضية ولا يقل عرضه عن ثلاث ياردات.

٥ ـ جزيرة الأمـــان :

عبار عن جزء مرتفع من الطريق على مستوى ارتفاع الرصيف ويشيد في وسط نهر الطريق، وجزر الأمان قد تكون متصلة وطويلة بطول الطريق، وقـد تكون صغيرة متقطعة على شكل مستطيلات أو مثلثات متتالية بطول الطريق.

وفائدة الجزر أنها تقسم نهر الطريق إلى مسلكين أحدهما للذهاب والآخر للإياب، فتحول دون سير بعض السيارات في الاتجاه المعاكس، كما أنها تعين المشاة في عبور الطريق على مرحلتين خاصة اذا كان عرض الطريق كبيراً. ويوضح الشكل التالي الأقسام المختلفة للطريق.



شكل رقم (١٢١) أقسام الطريق

ثانياً : عرض المشكلة :

ورد في إحصائيات الحوادث الصادرة عن مرور دبي أن من بين أسباب وقوع الحوادث عدم صلاحية الطريق، ومعنى عدم صلاحية الطريق بالمفهوم الضيق، وجود عوائق بالطريق كما لو كان غير ممهد أو به حفر أو عليه أحجار، وغير ذلك من الأشياء المادية التي تحول دون الاستخدام العادي للطريق.

ولكننا لن نقتصر في معالجتنا لهذا السبب على المفهوم الضيق، بل سنتناول عدم صلاحية الطريق بالمفهوم الواسع، بمعنى عدم صلاحية الطريق للسير عليه بالسرعة العادية أو السرعات العالية لوجود عوائق معينة، ويجب ان يتصرف السائق تصرفات خاصة عند مواجهته عائقاً من هذه العوائق التي تحول دون الاستمرار في السير بالسرعة المعتادة، وهذا المفهوم الواسع ينطبق على الانحناءات والمرتفعات والمنحدرات والجسور والأنهار وغير ذلك من العوائق المختلفة التي يواجهها السائق أثناء قيادة المركبة، وتتطلب منه الاحتياط والحذر وتهدئة السرعة، بل والتوقف، لأن الاستمرار في السرعة بنفس المعدل المرتفع الذي كانت عليه السيارة قبل ظهور هذا العائق، سيعرض السيارة لخطر وقوع حادث مروري قد يكون بليغاً.

ثالثاً : أسباب عدم صلاحية الطريق وكيفية تلافيها :

وعدم صلاحية الطريق بالمفهوم الواسع، تكون راجعة الى سبب أو أكثر من الأسباب التالية :

١ ـ وجود انحناءات في الطريق :

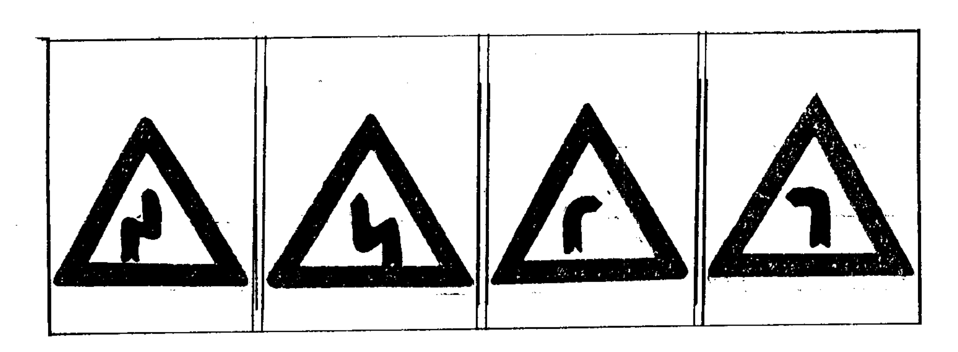
كثيراً ما يكون الطريق منحنيا في جزء أو أكثر من أجزائه، وليس مستقيما دائمًا، وانحناء الطريق تكون له أخطار عديدة على قائد السيارة ومن أهمها مايلي:

أ ـ انقلاب السيارة اذا كانت سرعتها كبيرة وكان الانحناء حاداً، حيث أنها

في هذه الحالة تخضع لنظرية القصور الذاتي التي تجعل السائق غير قادر تماماً على السيطرة على المقود.

ب - عدم ظهور باقي الطريق، وهو الجزء الذي يلي المنحنى، فلا يستطيع السائق رؤيته أو رؤية ما يحويه من سيارات قادمة في الاتجاه المضاد، أو أية عوائق أخرى، وبالتالي قد يحدث تصادم، اذا لم يتخذ السائق الاحتياطات الكاملة قبل الوصول الى المنحنى وأثناء المرور به، ولتفادي هذه الأخطار يجب مراعاة ما يلي :

(أ) يجب على السائق أن تكون عينه دائما على علامات الطريق، حتى يستطيع مشاهدة علامة المرور الدالة على قدوم منحنى، وحتى لا يفاجأ به وهو على نفس السرعة التي كان يسير بها في الطريق المستقيم، مما قد لا يتمكن معه من السيطرة على سيارته، فتنقلب ويروح هو ومن معه ضحية له. وعلامات المرور الدولية الدالة على قدوم منحنى عبارة عما يلي :



شكل رقم (١٢٢) علامات المرور التحذيرية الدالة على قدوم منحنى

(ب) تهدئة السرعة قبل الدخول في المنحنى بمسافة كافية، وبذلك يقل ميل السيارة على أحد الأجناب (فكرة القصور الذاتي)، وهذا يساعد السائق على موأزنة السيارة والسيطرة عليها وعدم تعرضها للانقلاب.

(جـ) التزام الجانب الأيمن من المنحنى حتى تعطي الفرصة للسيارات القادمة من الإتجاه المضاد من استخدام حقها في الطريق وعدم الاصطدام بها في

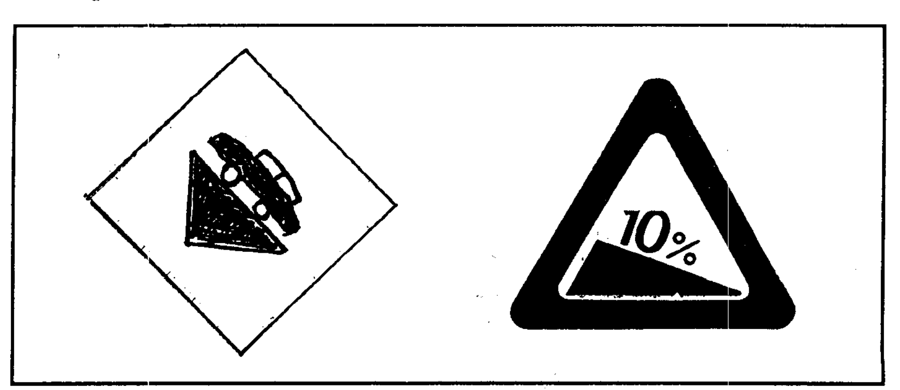
المواجهة، وهناك العديد من الحوادث التي تقع بسبب عدم التـزام السـائق يمين المنحنى وجوره على الجهة اليسرى في الاتجـاه المقـابـل القـادم منـه السيـارات بالمواجهة مما يؤدي الى وقوع الحوادث.

(د) ممنوع بتاتاً تخطي السيارات أثناء السير بالمنحنى، لأن المنحى يحول دون قدرة السائق على كشف السيارات القادمة في الاتجاه المضـاد، وغـالبـا مـا يصادف عملية التخطي قدوم سيارة، ويقع حادث تصادم بالمواجهة بين السيارة التي قامت بالتخطي الخاطىء، وبين السيارة القادمة من الجهة المقـابلـة وتسير في اتجاهها المشروع.

(هـ) في حالة السير ليلا يجب استخدام الضوء المتقطع لاعلان السيارات القادمة في الإتجاه المضاد بوجود سيارة قادمة في المنحنى فلا يحاولون التخطي ويلتزمون بأقصى اليمين، وهذا من أجل تجنب وقوع أية حـادثـة، كـذلك يجب اعطاء الاشارة لليمين أو اليسار بحسب اتجاه المنحنى لاعلان السيارات القادمة من الخلف بوجود المنحنى، وذلك لتهدئة السرعة ومنعها من محاولة التخطي أو التجاوز.

٢ ـ منحـــدر خـطـــر :

ويعني أن الطريق سوف يكون غير أفقي، بل يوجد به ميل شديد، ويرمز له بمثلث أسود يبين أحد أضلاعه مقدار ميل الطريق، كما في الشكل التالي :



شكل رقم (١٢٣) منحدر خطر

وتظهر أخطار المنحدر في أنه يقلل من سيطرة السائق على مقود المركبة، نتيجة قوة اندفاع السيارة مما يجعلها غير متزنة، فاذا لم يتم اجتياز هذا المنحدر بهدوء وبحكمة فان السيارة قد تتعرض للتدهور، ولتفادي هذه الأخطار على السائق مراعاة ما يأتي عند إجتياز المنحدر:

(أ) مراقبة الطريق جيدا لمشاهدة العلامة الدالة على قدوم منحدر، حتى يستعد السائق لتهدئة السرعة فلا يفاجأ بأنه يسير بنفس السرعة التي كان يسير بها في الطريق المستوى أثناء نزوله المنحدر مما يعرضه لخطر الصدم أو التدهور.

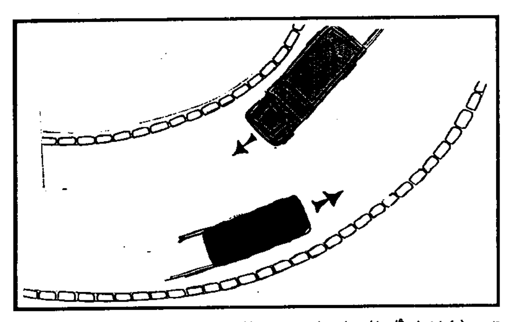
(ب) تهدئة السرعة قبل الوصول الى المنحدر، واستخدام ناقل سرعة (جير) أقل.

(جـ) التزام الجانب الأيمن من الطريق.

(د) عدم تخطي أو تجاوز السيارات الأمامية.

(هـ) تجنب استخدام الفرامل والدبرياج (الكلاتش) وترك مهمة تهدئة السرعة أثناء اجتياز المنحنى لتعشيقه ناقل السرعة الذي تم استخدامه قبل دخول المنحنى.

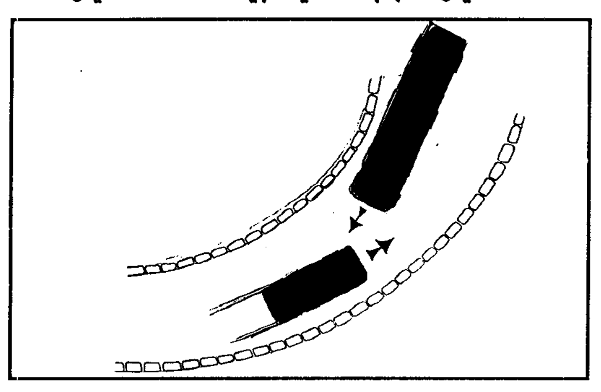
(و) عند مقابلة سيارة قادمة من الاتجاه المعاكس وهي تصعد هذا المنحدر الذي يعد مرتفعاً بالنسبة لها، يجب الالتزام بأقصى اليمين لتوسيع مجال المرور أمام هذه السيارة الصاعدة كما في الشكل التالي :



شكل رقم (١٢٤ أ) التزام اقصى اليمين عند الهبوط على المنحنى

وفي حالة التقابل بين السيارة الهابطة، والسيارة الصاعدة واضطرار احدى السيارتين الرجوع للخلف، نظرا لوجود عائق أمام أحداهما، أو نظرا لصعوبة مرور الاثنين معا في نفس الوقت، فيقع على السيارة الهابطة عبء الرجوع للخلف ما عدا الحالات الآتية :

(١) إذا كانت السيارة الهابطة ثقيلة بينما كانت السيارة الصاعدة خفيفة.



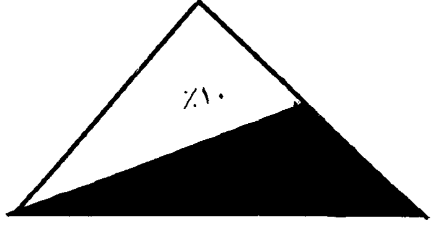
شكل رقم (١٢٤ ب) تقابل شاحنة مع سيارة خفيفية في منحنى

(٢) السيارة الهابطة مكونة من مجموعة وحدات بينما السيارة الصاعدة وحيدة.

(٣) السيارة الهابطة محملة والسيارة الصاعدة فارغة.

٣ ـ مرتقى أو مطلع حاد :

ويعني أن الطريق لن يستمر ولكن سيقابل السائق مرتفع، ويرمز له بمثلث أسود يبين أحد أضلاعه مقدار ارتفاع الطريق كما في الشكل التالي :



شكل رقم (١٢٥) مرتقى أو مطلع حاد

ويجب على السائق عند مواجهة مرتفع كطريق جبلي مثلا مراعاة ما يلي :

أ ـ تخفيف السرعة وتحذير السائق الخلفي بوجود مرتفع.

ب ـ التزام الجانب الأيمن من الطريق.

جـ ـ عدم تجاوز أو تخطي السيارات الأمامية، لأن رؤية السيارات القادمة في الاتجاه المقابل تكون معدومة في الجزء المرتفع من الطريق.

د ـ وعند التقابل مع سيارة قادمة تهبط هذا المرتفع تطبق التعليمات السابق توضيحها بالنسبة لمواجهة منحدر ومقابلة سيارة صاعدة عند هذا المنحدر الذي يعتبر مرتفعاً بالنسبة لها والتي سبق توضيحها في البند رقم ٣ السابق.

٤ ـ طريق ضيق :

معناه أن الطريق الذي تسير فيه السيارة سيقل اتساعه، بحيث لا يسمح بمرور أكثر من سيارة واحدة، وتوجد علامات للطريق تدل على أن الاتساع سيقل من جهة اليسار أو جهة اليمين أو من الجهتين معا كما في الأشكال التالية:



٢١٤
امامك الطريق يضيق من الجهة اليمنى



٢١٥
امامك الطريق يضيق من الجهة اليسرى



٢١٦
امامك الطريق يضيق من الجهتين

شكل رقم (١٢٦) العلامات الدالة على حدوث ضيق في الطريق

ويلتزم السائق بمراعاة ما يلي عند رؤيته إحدى العلامات السابقة:

أ ـ تهدئة السرعة قبل الوصول الى المنطقة الضيقة.

ب ـ الوقوف على يمين مدخل الطريق لاعطاء الفرصة للسيارات القادمة التي تكون قد دخلت فعلا الى الطريق الضيق من الجهة المقابلة.

جـ ـ تنبيه وتحذير السائق في الخلف لتهدئة السرعة أو للوقوف أيضا بحسب الأحوال .

د ـ اذا كانت المنطقة ذات منحنى، فيجب التأكد من خلوها من السيارات القادمة بالنظر، أو بسماع آلة التنبيه التي تطلقها هذه السيارات أو مشاهدة ضوئها اذا كان الوقت ليلا.

هـ ـ الدخول في المنطقة الضيقة مع استعمال آلة التنبيه أو تقليب الضوء اذا كان الوقت ليلا، لتنبيه السيارات القادمة بأن المنطقة الضيقة مشغولة، حتى تنتظر لحين خلو الطريق أمامها من السيارات التي دخلت قبلها في هذه المنطقة.

٥ ـ طريق غير ممهد :

والطريق غير الممهد هو الطريق غير المستوى، وذلك لاحتوائه على مرتفعات أو منخفضات، والطريق غير الممهد يتخذ شكلا من الأشكال التي تدل عليها علامات الطرق التالية :



شكل رقم (١٢٧) العلامات الدالة على طريق غير ممهد

وتظهر خطورة الطرق غير الممهدة، أن السيارات القادمة تكون غير مرئية بفعل المرتفعات أو المنخفضات الموجودة بالطريق لأنها تحجب الرؤية، ولذلك يجب على قائد المركبة مراعاة ما يلي عند مواجهة الحالات السابقة:

أ - تهدئة السرعة، والتزام الجانب الأيمن من الطريق حتى يتم اجتياز هذه المنطقة غير الممهدة، مع تحذير السيارات القادمة من الخلف لتهدئة السرعة أيضاً.

ب - عدم تخطي السيارات الأمامية لتحاشي الاصطدام بالسيارات القادمة من الاتجاه المضاد، والتي تكون غير مرئية بفعل المرتفعات والمنخفضات.

جـ - استعمال آلة التنبيه عند الصعود على الجزء المرتفع مع النتوء، لتنبيه السيارات القادمة من الاتجاه المضاد أو استخدام ضوء السيارة مع تقليبه باستمرار اذا كانت القيادة ليلا.

٦ - جسر متحرك :

هناك الكثير من الجسور المقامة على المياه تكون متحركة أي يتم فتحها للسماح بمرور السفن والمراكب في أوقات معينة نهاراً وليلا، ويرمز له بعلامة المرور الآتية :



شكل رقم (١٢٨) أمامك جسر متحرك

وتبدو خطورة الجسور المفتوحة، أن يكون الجسر مفتوحا فعلا، ويستمر السائق رغم ذلك في السير مما يعرضه للسقوط في المياه، ولتفادي هـذا الخطـر يجب على السائق مراعاة ما يلي :

أ ـ تهدئة السرعة بمجرد رؤية هذه العلامـة وقبـل الـوصـول الى الجسر بمسافة كافية.

ب ـ تحذير السائقين في الخلف لتهدئة السرعة أيضاً.

جـ ـ التزام الجانب الأيمن من الطـريق بعـد التـأكـد من أن الجسر ليس مفتوحاً.

د ـ عند التخطي أثناء المرور على الجسر الذي غالبا مـا يكـون ضيقـاً، لا يسمح الا بمرور سيارة في أحد الاتجاهين وأخرى في الاتجاه المضاد.

هـ ـ عدم الانتظار أو الوقوف مطلقا على الجسر، وفي حالة عطل المركبـة يتم تحذير السيارات القادمة من الخلف بكافة الطرق الممكنة والمعروفة.

٧ ـ انتهاء الطريق برصيف ميناء أو شاطىء نهر أو بحر :

قد ينتهي الطريق برصيف ميناء أو بشاطىء نهرى أو بحري، ويدل على هذه الحالة علامة المرور التالية :



٢٢٥

شكل رقم (١٢٩) أمامك رصيف ميناء أو ضفة نهر

وتبدو خطورة هذه المنطقة، أن الاستمرار في السير وعدم مشاهدة علامة المرور خاصة في الليل، قد يعرض السيارة للسقوط في النهر أو البحر، أو الاصطدام برصيف الميناء أو الدخول للشاطىء، ولتفادي هذه الحوادث التي غالبا ما تكون مؤلمة يجب مراعاة واتباع ما يلي :

أ ـ بمجرد رؤية العلامة السابقة يجب تهدئة السرعة، بل الوقوف الى حين التأكد من إمكانية مرور أو عبور السيارة مع تنبيه وتحذير السيارة القادمة من الخلف.

ب ـ الحذر أثناء المرور بهذه المنطقة حتى لا يفاجأ السائق بأنه انحرف وسقط في النهر أو البحر.

٨ ـ طريق زلـــق :

يكون الطريق زلقاً، اذا سقطت عليه زيوت أو شحوم أو كانت عليه رمال ناعمة ويدل على هذه الحالة علامة المرور التالية :



٢٥٨

شكل رقم (١٣٠) طريق زلق

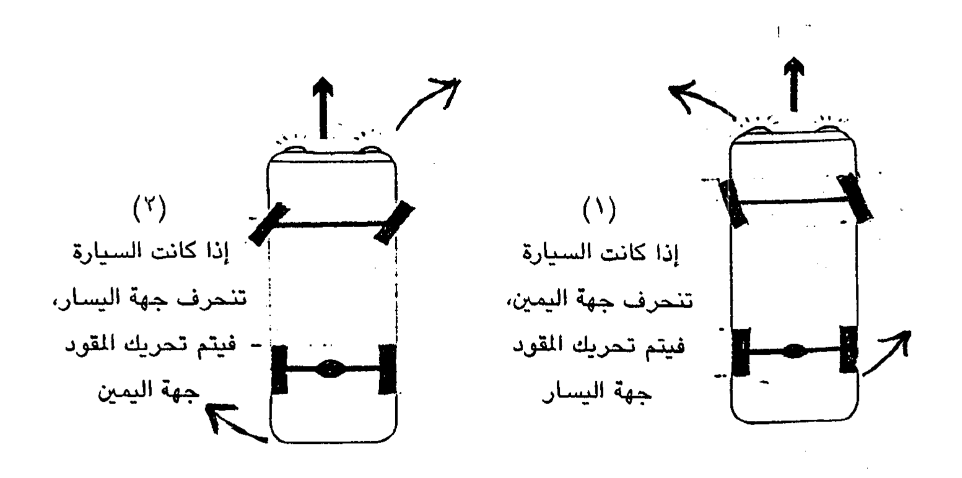
وتظهر خطورة الطريق الزلق، في عدم توازن السيارة أثناء سيرها على المادة الزلقة كالزيت أو الشحم أو الرمال الناعمة، مما قد يؤدي الى انحرافها واصطدامها بالسيارات المجاورة. كما أن هذه المواد قد تؤدي الى تدهور السيارة اذا كانت تسير بسرعة، وقام قائدها بالضغط بشدة على الفرامل في المنطقة الزلقة، ولتفادي هذه الأخطار يجب مراعاة ما يلي :

أ ـ تهدئة السرعة بمجرد رؤية العلامة السابقة، وفي حال عدم وجود العلامة، بمجرد رؤية المواد المنسابة على الطريق بمسافة كبيرة.

ب ـ تنبيه قائد السيارة الخلفية لتهدئة السرعة أيضا وعدم الاندفاع.

جـ ـ عدم ضغط الفرامل لتهدئة الشرعة في المنطقة الزلقة، بل يجب الاعتماد على مبدل السرعة أي اختيار جير يعطي سرعة أدنى.

د ـ نظراً لأن الطريق الزلق يجعل السيارة تنحرف مرة جهة اليمين وأخرى جهة اليسار، فيجب استخدام مقود التوجيه عكس اتجاه انحراف السيارة، حتى يمكن الحد من تزايد الانحراف أثناء اجتياز هذه المرحلة الزلقة، ويتضح لنا ذلك من الشكل التالي :



شكل رقم (١٣١) تحريك عجلة القيادة عكس اتجاه انزلاق السيارة

٩ ـ حجارة متناثرة على الطريق :

قد تتناثر حجارة على الطريق لأي سبب من الأسباب كسقوطها من شاحنة مثلا، وهنا لا يكون الطريق صالحا للسير عليه عادياً، وتدل علامة المرور التالية على هذه الحالة:



٢٥٧

شكل رقم (١٣٢) إحذر من حجارة متناثرة على الطريق

وتبدو خطورة السير بسرعة عادية أو بسرعة كبيرة على طريق به حجارة متناثرة في زيادة تناثر هذه الصخور بسبب شدة اضطرامها بالسيارة المسرعة، مما يعرض مستعملي الطريق من المشاة والسيارات الأخرى لخطر الاصابة من هذه الأحجار المتناثرة. ولتجنب هذه الحوادث، على السائق مراعاة ما يلي عند مشاهدة العلامة السابقة أو عند مشاهدة أحجار متناثرة في طريقه:

أ ـ تهدئة السرعة وتنبيه السائقين خلفه لتهدئة السرعة أيضاً.

ب ـ تجنب السير على الأحجار المتناثرة على الطريق وذلك لحين اجتياز هذه المنطقة بأمان.

١٠ ـ صخور متساقطة :

قد يمر جزء من الطريق بمنطقة صخرية، وهذه المنطقة قد تتساقط منها صخور على الطريق أو على السيارات التي تسير عليه، مما يعرض

مستعـملي الطريق لأخـطار كـبيرة، ويدل على هـذه الحـالـة عـلامـة المـرور التالية :



٢٢٩

شكل رقم (١٣٣) إحذر صخور متساقطة

ونظراً لخطورة هذه الحالة وعدم صلاحية الطريق للسير عليه بـالسرعـة العادية أو العالية، يجب على السائق مراعاة ما يلي :

أ ـ تهدئة السرعة أثناء مشاهدة العلامة الدالة على ذلك وتنبيـه السـائقين خلفه لتهدئة السرعة أيضاً.

ب ـ الوقوف بالسيارة تماماً اذا كانت الحجارة تتساقط فعلا على الطريق وتنبيه السيارات الخلفية لذلك حتى لا يحدث تصادم بينهما.

جـ ـ الابتعاد تماما عن منطقة سقوط الأحجار مع ملاحظة عـدم الجـور على الطريق المقابل اذا كان الطريق معد أيضا لمرور السيارات القادمة في الاتجاه المضاد.

د ـ في حالة التأكد من عدم تسـاقط أحجـار أو تـوقف سقـوطهـا يجب اجتياز المنطقة بسرعة لتفادي احتمال سقوط الأحجار على الطريق.

١١ ـ وجود اشغالات أو اصلاحات بالطريق :

غالبا ما تكون هناك اصلاحات بالطريق، وهنا لا تكون الطريق صـالحـة

للسير عليها بالسرعة المعتادة أو السرعة العالية، ويرمز لهذه الحالة علامة المرور التالية :



٢٥٠

شكل رقم (١٣٤) إحذر من إشغالات واصلاحات الطريق

ولتفادي هذه الأخطار على السائق مراعاة ما يلي عند مشاهدته العلامة السابقة أو عند مشاهدته اصلاحات أو اشغالات بالطريق:

أ ـ تهدئة السرعة للحد المقرر أو المطلوب أو حتى الوقوف اذا كانت ظروف التصليح أو الأشغال تتطلب ذلك، مع تنبيه السائق في الخلف لسلوك نفس التصرف.

ب ـ التأكد من المكان الذي يمكن العبور منه دون خطر أو تصادم، ودون اتلاف للأعمال التي تتم في المنطقة.

جـ ـ عدم التجاوز أو التخطي اذا كانت حالة الطريق لا تسمح بذلك.

د ـ معاودة السير بالسرعة العادية بمجرد اجتياز منطقة الاصلاح حتى لا يؤدي الاستمرار في السير بالسرعة المنخفضة الى تكدس السيارات بهذه المنطقة وعرقلة المرور حولها.

١٢ ـ قصور مواصفات الطريق :

قد تكون العيوب في تصميم وبناء الطريق وأثاثاته سببا من أسباب وقوع حوادث المرور، وهذه العيوب ترجع إلى عامل أو أكثر من العوامل التالية :

أ ـ التصميم الهندسي للطريق :

فالتصميم الهندسي للطريق يمكن ان يكون سببا في وقوع حوادث المرور، ويظهر ذلك من تكرار الحوادث في منطقة معينة، وتسمى هذه المناطق (بالنقاط السوداء)، وهذا يحدث غالبا في بعض التقاطعات حيث يكون الفصل بين السيارات أو بين السيارات والمشاة غير كاف، كما قد يكون السبب ضيق في الطرق المؤدية للدوارات والتقاطعات أو العكس، كأن يكون الطريق المؤدي الى الدوار ثلاث مسارب بينما الدوار لا يتضمن الا مسربين أو مسرب واحد فقط(١).

أيضا فان عدم وجود الحواجز التي تفصل بين اتجاهي الطريق وتمنع انتقال السيارة من طريقها الى الطريق المعاكس، في حالة اصصدامها أو انحرافها مثلا، كذلك عدم وجود سياج على جانبي الطريق لمنع الحيوانات السائبة من الوصول لطريق السيارات، يعتبر خللا في التصميم الهندسي للطريق يترتب عليه تفاقم تزايد الحوادث.

ومن الأخطاء الهندسية الشائعة عيوب تخطيط وانشاء المنحنيات والانحدارات والمرتفعات في الطريق، فالانحناءات الشديدة مثلا تكون سببا في تدهور العديد من السيارات التي تفاجأ بهذه الانحناءات ولا تتمكن من تخفيض سرعتها لاجتياز هذه الانحناءات أو المنعطفات بسلام.

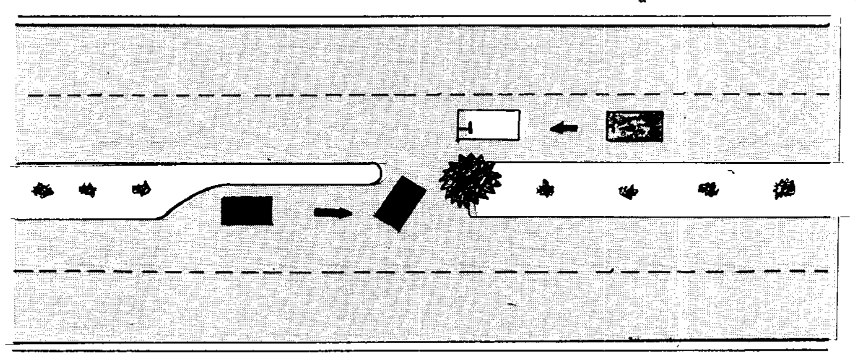
ب ـ العوائق في الطريق :

قد يكون التصميم الهندسي للطريق سليما، ولكن توجد في الطريق عوائق

---

(١) راجع في ذلك بحث «دور السائق والمركبة في حوادث السير» اعداد م. أنيسه علي أحمد وآخرين، دورة التحقيق المروري الثانية للضباط، كلية شرطة دبي، ١٩٨٩، ص ٦٧ وما بعدها ؛ بحث «الطريق وأثره في حوادث المرور»، اعداد م/ احمد ثاني علي غليظة وآخرين، دورة التحقيق المروري الثانية للضباط، كلية شرطة دبي، ١٩٨٩، ص ٣٦ وما بعدها؛ بحث مشاكل الطرق وأثرها على حركة السير في دبي، اعداد م/ محمد سيف سهيل الزفين، دورة الطلبة الجامعيين، كلية شرطة دبي، ١٩٨٩، ص ١٠ وما بعدها.

مادية أو طبيعية تكون سببا في وقوع العديد من حوادث السير، ومن العوائق التي نشاهدها كثيراً في الطرق المختلفة الأشجار والمزروعات التي تحجب الرؤية خاصة في مناطق التقاطعات والدورانات لجهة اليمين أو لجهة اليسار، وهو ما يوضحه الشكل التالي :



شكل رقم (١٣٥) أثر العوائق في حجب الرؤية حول السائق

أيضا فان الوضع الخاطىء لعلامات المرور الإرشادية، يحجب الرؤية في هذه الأماكن، بالمثل فان تعليق لافتات الدعاية أو حتى مرور بعض المارة من غير الأماكن المخصصة للمشاة، يعد عائقاً يحول دون السير أو الدوران بسلام وأمان.

ومن العوائق التي يكثر وجودها أيضا في الطرق، الحفر ومناطق التصليح بالطريق وكذلك المياه سواء كانت مياه الأمطار أو مياه ري المزروعات في الطريق أو حتى مياه المجاري، أيضا الأتربة والغبار والتقلبات الجوية الشديدة، كلها تعيق الرؤية وتحول دون الاستخدام الأمثل للطريق.

جـ - عدم اضاءة الطريق :

يقع العديد من حوادث المرور ليلا، فالطريق المظلم يجعل السائق كأنه يسوق وهو مغمض العينين، خاصة في اللحظة التي يواجه بها السائق بضوء سيارة قادمة من الاتجاه المعاكس، فمهما كانت قوة ابصار السائق، ومهما كانت سلامة الإضاءة في سيارته فانه لن يستطيع في هذه اللحظة تحديد وكشف الطريق أمامه، فإذا صادفه في ذلك الوقت أي عائق كعابر مشاة أو حفرة أو

شاخص أو علامة مرور أو جزيرة في منتصف الطريق فانه قد يصطدم بـه أو بها، ويكون الحادث أليمًا اذا كان يسير بسرعة كبيرة نسبياً قد تتجاوز ٩٠ كم/ساعة حيث لا يستطيع ايقاف مركبته بسلام.

وقد يكون القصور في الإضاءة راجعاً الى تلف بعض مصابيح الطريق مما يؤدي الى وجود بعض المناطق المظلمة تكون سببا في وقوع الحوادث، كما قد يوجد خلل فني في الاضاءة كارتفاع بعض الأعمدة أو زيادة المسافات فيما بينها أو ضعف بعض المصابيح، مما يجعل الاضاءة غير كاملة وكافية لمنع وقوع حوادث المرور.

د ـ علامات الطريق وتخطيط الطريق :

يقصد بها جميع العلامات والاشارات والخطوط واللافتات التي توضع على الطريق، أو جوانبها، لإرشاد مستعملي الطرق، للكيفية السليمة لاستخدام الطرق، من أجل انسياب حركة المرور دون معوقات أو حوادث.

وهي عبارة عن أربعة أنواع، هي اللافتات والاشارات المرورية والعلامات والخطوط الأرضية، والاشارات والعلامات التي تحدد معالم الطريق خاصة في الظلام وأعمدة الانارة وحواجز السلامة وغيرها من أثاث الطريق(١).

ونقص هذه العلامات والاشارات والخطوط، أو عدم وجودها أو الخطأ في وضعها أو كتابتها أو تثبيتها، يعد نقصا في وسائل وعلامات الارشاد، ينتج عنه الارتباك والتخبط والاعتماد على التقديرات الشخصية بل والفوضى في استخدام الطرق مما يتوقع معه تزايد حوادث المرور بنسبة كبيرة.

وللحيلولة دون وقوع الحوادث فانه يجب استخدام اللوحات الارشادية وعلامات المرور والاشارات الضوئية في الطرق بالكيفية التالية(٢) :

---

(١) راجع الفصل الخاص بالاشارات الضوئية والخاص بعدم الالتزام بخطوط السير.

(٢) الطريق وأثره في حوادث المرور، مرجع سابق، ص ٧٨.

١ ـ أن توضع العلامات والاشارات والشواخص المرورية بحيث لا تشكل عائقاً لحركة المرور، وبحيث يستطيع السائقون وغيرهم من مستعملي الطرق رؤيتها والتعرف عليها من مسافة كافية.

٢ ـ يجب عدم تثبيت أي شيء على علامة المرور أو أجهزة التحكم والمراقبة والضبط المروري كأية علامات اخرى او رسومات، كالرسوم الإعلانية، بما يؤدي إلى تشتيت نظر السائقين بين العلامة المرورية وهذه الرسومات أو عدم قدرتهم تمييز العلامات بوضوح مما يتسبب في عدم قدرتهم على الالتزام بمدلولات هذه العلامات ويتسبب في وقوع الحوادث.

٣ ـ اضاءة العلامات ليلا، وخصوصاً العلامات التحذيرية والإرشادية، أو تجهيزها بالوان أو أجهزة عاكسة، ولكن يجب ان يتم ذلك بطريقة لا تبهر أبصار مستخدمي الطريق، حتى تكون الفائدة من هذه العلامات كاملة.

رابعاً : دور المخططين والمصممين في تحقيق السلامة على الطريق :

إن تخطيط وتصميم الطرق لتناسب مع الاحتياجات المرورية يعتبر وسيلة مؤثرة للحد من حوادث السير، والتخطيط الجيد للطريق يعتمد على الاستعمال السليم للأراضي في المناطق المختلفة، أي يعتمد على التحديد الصحيح لنوع المنشآت المقترح إقامتها على هذه الاراضي.

وفي دراسة من إعداد مجموعة من خبراء بلدية دبي بعنوان «إجراءات السلامة على الطريق» عام ١٩٩٢، تم تناول دور المخططين في التصميم الجيد للطريق وتلافي عيوبه بهدف تحقيق السلامة على الطريق، وللوصول الى هذه الغاية أوجبت الدراسة على المخطط ان يراعي مجموعة من القواعد سواء فيما يتعلق باستعمال الاراضي في المناطق المختلفة، أو فيما يتعلق بتصميم الطرق بما يحقق السلامة المرورية، ونعرض ما توصلت اليه هذه الدراسة فيما يلي(١) :

---

(١) إجراءات السلامة على الطريق، بحث من اعداد مجموعة من خبراء بلدية دبي مقدم الى الندوة المرورية الأولى التي نظمها مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي فبراير عام ١٩٩٢، مرجع سابق، ص ٢ وما بعدها.

أ ـ دور المخططين في السلامة على الطريق :

يجب على المخطط أن يراعى النقاط التالية قبل تحديد نوع المنشآت المقترح اقامتها على الأراضي بالمناطق المختلفة:

١ ـ تطوير وتنفيذ مخطط لاستعمالات الأراضي بحيث يتسنى من خلاله إستبعاد استعمالات الاراضي المتضاربة التي لا تتفق مع قواعد المرور السليم.

٢ ـ يجب فحص الاعتبارات المرورية ومستوى السلامة المتعلق بها بالنسبة لجميع مقترحات التطوير.

٣ ـ أن تؤثر انظمة التخطيط على موقع المنشآت الجديدة وتعمل على فرض رقابة على ترتيبات روافد الدخول والخروج والمساحات المطلوب توفيرها كمواقف للسيارات.

٤ ـ ان يتم فصل المناطق السكنية عن المناطق ذات الصناعات الثقيلة ومناطق التجارة الرئيسية.

٥ ـ ان تكون روافد الدخول الى الشوارع الرئيسية بحد أدنى.

٦ ـ يجب عدم منح تصريح لفتح روافد دخول في المواقع التي تتميز بخطورة حركة المرور فيها.

٧ ـ يجب تخطيط نظام هرمي تدريجي لشبكة الطرق حتى يتسنى توزيع المرور عليها بصورة فعاله.

٨ ـ أن يتم فصل المناطق السكنية والتجارية الواقعة على الطرق الشريانية الرئيسية والطريق السريعة، عن حركة المرور الرئيسية عن طريق شوارع خدمات.

٩ ـ توفير مساحات كافية على قدر الامكان على جوانب الطرق لاغراض وقوف السيارات وأنشطة التحميل والتفريغ.

ب ـ دور التصميم في تحقيق السلامة على الطرق :

إن التصميم السليم للطرق من حيث الاتساع والاتجاه والتقاطعات والانحدارات والمنحنيات، ومنح السائق والمشاة القدرة على تدارك الخطأ بدون أضرار أو بأقل أضرار ممكنة وإحتوائها على الاشارات والعلامات المرورية بصورة كافية وصحيحة يساعد على وجود طريق آمن يحقق انسياب طبيعي لحركة المرور ويقلل ويحد من مسئولية الطريق عن وقوع الحوادث المرورية مما يضمن السلامة لجميع مستعملي الطريق.

ومن أجل الحصول على تصميم هندسي مناسب للطريق، يضمن السلامة لمستعمليه، فان الدراسات التي أجريت في هذا الموضوع تطلبت توافر الشروط التالية :

١ ـ تصميم الطرق الخارجية والدائرية بحيث تسمح للسير عليها بالسرعات المختلفة البطيئة والمتوسطة والعالية، أما الطرق الداخلية فيجب ألا تزيد السرعة عليها عن السرعة البطيئة (حوالي ٦٠ كم/ ساعة).

٢ ـ تلافي الانحناءات والتقاطعات والدورانات بقدر الامكان، وبصفة خاصة في الطرق الممتدة والطرق السريعة، وتعديل الموجودة من هذه الانشاءات خاصة الضيقة منها، فيجب العمل على توسيعها وتعديلها لتسهيل حركة السير فيها لتلافي وقوع حوادث المرور.

٣ ـ إزالة العوائق من الطرق كالأتربة ومواد البناء والاشجار التي توجد على النواصي خاصة في التقاطعات وتحول دون الرؤية السليمة للسائقين الراغبين في الدورانات.

٤ ـ يفضل في الطرق الحديثة أن تكون واسعة وعريضة، وتقليل الانحدارات بحيث لا يزيد عن ٦٪ درجة، مع العمل على توسيع الطرق القديمة وانشاء طرق جديدة لتخفيف الضغط على الطرق القديمة.

٥ ـ الاكثار من مسارب التوقف أو الطوارىء، فقد أجريت دراسة في المانيا الغربية عن تصميم الطرق، وسلامة المرور، وثبت منها أن الطريق التي بها مسارب أو مواقف للطوارىء كانت معدلات الحوادث بها (٠,١٩٧) فقط أما الطرق التي لا تتوافر بها هذه المواقف فوصلت معدلات الحوادث بها الى حوالي ٤٠٪(١).

٦ ـ عمل صيانة دائمة ومستمرة للطرق الموجودة، لأن وجود الحفر أو الانحناءات أو التقوسات، أو تلف سطح الطرق، أو الأتربة أو الكثبان الرملية على الطريق يعتبر من العوامل الشائعة لوقوع الحوادث.

٧ ـ ازالة العوائق من الطرق كالأتربة ومواد البناء والاشجار التي توجد على النواصي خاصة عند التقاطعات والدورانات وتحول دون الرؤية السليمة أمام السائقين.

وفي دراسة قام بها «هاري سكينر» ضابط بادارة المرور السيار الفيدرالية بالولايات المتحدة الامريكية عن سلامة تصميم الطرق، أثبتت هذه الدراسة أن تصميم الطرق دون عوائق لمسافة ١٠ أمتار من طرف مسار الطريق، أدى إلى حماية ٨٥٪ من السيارات التي تنزلق أو تنحرف أو تصطدم أثناء سيرها بالطريق، فهذه السيارات التي تخرج عن الطريق تسير لمسافة أقل من عشرة أمتار قبل أن تتوقف أو تعود مرة ثانية الى الطريق الرئيسي، فاذا صادفت عائقاً في هذه المسافة كشجرة أو عامود صلب أو سور خرساني إصطدمت به وكانت الاصابات قاتلة، أما اخلاء هذه المسافة من هذه العوائق فهو يحمي السيارات التي غالبا ما تنحرف عند التقاطعات أو الدورانات التي تكون في بداية مسار الطريق من الاصطدام ووقوع حادث(٢).

---

(١) دراسات في إدارة المرور بالمدن الكبرى، مرجع سابق، ص ٣٨.

(٢) دراسات في ادارة المرور في المدن الكبرى، مرجع سابق، ص ١٥ وما بعدها، وقد أثبتت الدراسة المشار اليها بالمتن ان ٩٥٪ من حوادث الخروج عن الطريق قد وقعت في نطاق ٣٣ متراً من حافة الطريق، وعندما اخليت هذه المسافة من العوائق انخفضت الحوادث من هذا النوع بشكل كبير جداً، بل إنها تكاد تكون قد تلاشت.

ومن أهم العوائق التي توجد على جانبي الطريق الأشجار والأعمدة الحديدية والأسوار الخرسانية والدعامات الخرسانية الضخمة للجسور.

وللوقاية من الحوادث أو الحد من آثارها، فانه يمكن ازالة العوائق التي يمكن ازالتها كالاشجار والأبنية التي تعوق الرؤية أو من مسافة عشرة أمتار من حافة الطريق أو التقاطع، واذا كان لابد من وجود علامات مرورية ارشادية عند حافة الطرق والتقاطعات، فانه يمكن تثبيتها على أعمدة خشبية بمواصفات هندسية معينة، أما في حالات العلامات الإرشادية الضخمة التي تحتاج إلى أعمدة معدنية، ففي الولايات المتحدة الأمريكية، يتم ثقب العمود في مكانين أحدهما على بعد ١٥ سم، والآخر على ارتفاع ٤٥ سم من سطح الأرض وقطر الثقب الواحد ٥ سم وهذه الثقوب تضعف من مقاومة العمود عندما تصطدم به إحدى السيارات فينكسر بسهولة عند الجزء الذي تم اضعافه بالثقوب فيقع العمود والعلامة على سطح السيارة بدلا من أن يتلفها ويهشمها ويصيب قائدها ومن معه من الركاب(١).

وبالنسبة للدعامات الخرسانية للجسور، فنظراً لأنه لا يمكن ازالتها أو جعلها قابلة للتحطيم أو اضعافها فانه يمكن تزويدها بمواد أو أجهزة لامتصاص الطاقة مثل مخففات الاصطدام.

أما فيما يتعلق بالحواجز الحجرية، فقد تم الابقاء عليها بالنسبة للطرق المقامة داخل المدن، لأنها تمنع السيارات التي تنحرف بسبب الأمطار أو أزدحام المرور من أن تنتقل الى الاتجاه المعاكس فتقع حوادث واصابات مروعة مع السيارات القادمة في هذا الاتجاه. إلا أنه في الطريق السريعة فقد تم ازالتها لأنها تسبب مخاطر للمرور، لأن السيارة التي تصطدم بها تتراجع الى الخلف والى داخل الطريق بشكل سريع وبصورة مفاجئة قد لا يستطيع السائق السيطرة

---

(١) المرجع السابق، ص ٢٠.

عليها خاصة اذا كانت الصدمة في زاوية حادة تبدو فيها السيارة وكـأنهـا تطير في الهواء، وقد يؤدي ذلك الى تدهورها عند نزولها(١).

وهناك عوائق يشيع وجودها على جانبي الطرق، خاصة الطرق السريعـة وهي حطام السيارات والشاحنات، أيضا هناك المعدات ومواد البناء التي يتركهـا المقاولون على جوانب الطريق، وتبدو خطورة هذه العوائق في الليـل حيث يصعب على السائق العابر رؤيتها في الظلام، كما تبدو خطـورتها في النهـار، لأنهـا من العوائق التي تصطدم بهـا السيـارات التي تنحـرف عن الطـريق، وأنهـا أيضـا تصرف انتباه السائق عن القيادة (السيارات المحطمة)، ولذلك يجب ازالتها فوراً.

إن عوائق الطريق من حيث نوعها وضروراتها وكيفية التغلب عليهـا تعتبر من الموضوعات الهامة في هندسة الطرق، التي يجب أن نوليها العناية اللازمـة، ودراستها وفقا للطرق العلمية المتطـورة التي تـوصلت اليهـا العلـوم التطبيقيـة الحديثة.

إضافة إلى ما تقدم فـإن ادارة الطـرق ببلـديـة دبي تطبق مجمـوعـة من الأسس التي تمثل استراتيجية عـامـة للتصميم السليم للطـرق، وتتلخص هـذه الأسس فيما يلي :

١ ـ توفير مسافة كافية لمجال الرؤية فيما يخص التوقف والتجاوز.

٢ ـ تفادي تصميم منحنيات حادة وفجائية، وفي الحالات التي تكون فيها هذه المنحنيات حتمية ولا مفر منها، يتم توفير اشارات مرورية وتحذيرية كافية وفي مواضع مناسبة بالاضافة الى العلامات الارضية والحواجز الواقية.

٣ ـ على المنعطفات يتم توسيع الطريق ورفع مستـوى الجـزء المعبـد عن مركز المنعطف وذلك لتفادي تدهـور المـركبـات المسرعـة نتيجـة قـوى الطـرد المركزية.

---

(١) المرجع السابق، ص ٢٢.

٤ ـ ضرورة توفير نظام لتصريف المياه السطحية بما يناسب كمية الامطار المتوقعة، وذلك لتفادي تجمع المياه في المساحات المنخفضة، واركان الطريق الامر الذي يهدد سلامة السائقين عن طريق تقليل كفاءة كوابح المركبات عند مرورها بمناطق مبتلة.

٥ ـ يتم انارة الطرق الرئيسية وفي المناطق الآهلة باتباع سياسة متفق عليها مبنية على التصنيف الهرمي للطرق ونسبة التعمير في المناطق.

٦ ـ يتم توفير مواقف جانبية للتحميل والتفريغ في الاجزاء المستوية من الطريق بحيث تكون مرئية للسائقين من بعد كاف.

٧ ـ أرصفة المشاة يجب أن تكون ذات مقاييس جيدة وعرض كاف يتناسب مع كثافة المشاة في المنطقة.

٨ ـ يتم توفير مجال رؤية كاف أمام السائق عند التقاطعات ومواقع تغيير اتجاه الحركة، لضمان سلامة اجتياز هذه المواضع الحرجة من الطرق.

٩ ـ يتم توفير اشارات مرورية وعلامات ارضية كافية بالتساوي وحسب الحاجة على جميع الطرق، وتكون هذه الاشارات والعلامات على مسافة كافية تسبق الحدث المادي، بحيث تعطي فرصة زمنية كافية للسائق لفهم المعلومات المراد ايصالها ومن ثم الامتثال لها في الوقت المناسب.

١٠ ـ عند تركيب اي من عناصر اثاث الطريق، يجب التأكد من أنها موضوعة في اماكن وباوضاع تحافظ على الحد الاقصى من مجال الرؤية في جميع الاتجاهات.

١١ ـ يجب توفير مسارات للتباطؤ وللتسارع للمرور القادم من أو المتجه نحو حركة مرور سريعة.

١٢ ـ يجب توفير تسهيلات لعبور المشاة حسب مقاييس التصاميم المتعارف عليها عالمياً.

١٣ ـ عند التخطيط لمسارات جديدة واجراء عمليات ترميم واعادة انشاء:

أ ـ يتم تنحية المرور الرئيسي الى تحويلة بحيث تفصله عن المرور المحلي في المنطقة.

ب ـ يجب حصر روافد الدخول الى تلك التحويلة في نقاط محدودة في المواضع التي يتسنى توفير تقاطعات آمنة فيها.

ومن أجل التعرف على عيوب الطريق والعمل على تلافيها فان شرطة دبي تتبع نظام تسجيل الحوادث المرورية ثم تقوم باصدار تقرير إحصائي مفصل عن الحوادث ومواضعها وتكرر حدوثها.

ومن خلال هذه التقارير الاحصائية يمكن التعرف على أماكن الخطورة التي يتكرر بها وقوع الحوادث، وهي التي يطلق عليها «المواقع السوداء»، وبناء على التعاون القائم بين شرطة دبي وبين البلدية فإنه يتم دراسة أسباب تكرار هذه الحوادث، وإذا اتضح انه يرجع الى عيوب في هندسة المرور أو هندسة الطريق فإنه يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة لتلافي هذه العيوب، وهذه الاجراءات تنقسم من حيث المدى الزمني والتكلفة الى نوعين هي :

أ ـ اجراءات عاجلة وفورية : وهي التي يمكن اتخاذها بسرعة دون حاجة الى تعطيل حركة السير في المنطقة أو دون حاجة الى ميزانية خاصة لتغطية تكاليف تنفيذ هذه الإجراءات، ومثالها انارة منطقة معينة، أو وضع اشارة ضوئية او علامات مرورية جديدة أو تغيير موضعها.

ب ـ إجراءات طويلة المدى : وهي التي يحتاج تنفيذها الى فترة زمنية طويلة أو تحتاج الى ميزانية واعتمادات خاصة، كإقامة جسر أو نفق للمشاة، أو توسيع الطريق في منطقة معينة أو التقليل من انحدار او انخناء طريق معين، وغيرها من الإجراءات التي يصعب تطبيقها بصورة فورية لتفادي عيوب في تصميم أو تخطيط الطريق.

ولا يقتصر الامر على اتخاذ الإجراءات العلاجية ولكن يلي بعد ذلك عملية مراقبة الطريق للتأكد من ان هذه الإجراءات الجديدة حققت هدفها وترتب عليها انخفاض عدد الحوادث المرورية في المنطقة التي كانت تمثل أحد المواقع السوداء قبل ادخال التعديلات المرورية أو الهندسية عليها.

ويوضح التسلسل التالي برنامج معالجة المواقع السوداء الذي يطبقه قسم الطرق في بلدية دبي لتلافي عيوب هندسة المرور وهندسة الطريق(١) :

١ ـ تجميع تقارير الحوادث.

٢ ـ ادخالها الى قاعدة البيانات.

٣ ـ رسم مواقع الحوادث.

٤ ـ تصنيف المواقع.

٥ ـ إعداد جداول ملخصة عن نوع الحادث، الوقت، التاريخ، الطقس، الموقع، رسم الحادث، مجال الرؤية، السبب، عدد الإصابات، عدد السيارات المتورطة.

٦ ـ زيارة الموقع.

٧ ـ تحديد نوع الحادث الأكثر تكراراً.

٨ ـ اعداد خيارات لعلاج الموقف.

٩ ـ التوصية بالإجراء العلاجي ومن ثم التنفيذ.

١٠ ـ المراقبة.

---

(١) المصدر : المرجع السابق، ص ١٦.

كما يوضح الجدول التالي المشاكل التي ترجع إلى عيوب في هندسة المرور أو هندسة الطريق وأساليب معـالجتهـا وفقـا للمتبـع في ادارة الطـرق ببلـديـة دبي(١):

جدول رقم (٣١) مشاكل الطرق وأساليب معالجتها وفقا للمعمول به في إدارة الطرق ببلدية دبي

حالات الحوادث العامة	أساليب المعالجة
الاصطدام بأحد العوائق	ـ اختيار مواقع أفضل على حواجز واقية. ـ أسوار أمان. ـ استخدام أعمدة مرنة.
التضارب بين حركات المشاة والسيارات	ـ فصل حركة السيارات عن حركة المشاة. ـ تسهيلات لعبور المشاة. ـ اجراءات حماية للمشاة.
فقدان التحكم بحركة المرور	ـ علامات ارضية. ـ اعادة محاذاة لتسهيلات الطريق. ـ اجراءات تحكم بالسرعة. ـ حواجز واقية.
الظـــلام	ـ اشارات عاكسة. تحديد أفضل للمسارات ـ علامات أرضية ـ انارة الطرق.
مجال سيء للرؤية	ـ تحسين مجال الرؤية. ـ اعادة محاذاة الطريق.
العادات السيئة للسائقين	ـ علامات أرضية. ـ فرض نظم وقوانين. ـ حواجز في الجزر الوسطية

(١) المصدر: المرجع السابق، ص ١٧ ـ ١٩.

تابع جدول رقم (٣١)

حالات الحوادث في المناطق الحضرية	أساليب المعالجة
التقاطعات : حركة الالتفاف (الدوران)	ـ تحديد المسارات عن طريق حواجز وسطية. ـ اشارت ضوئية ـ حظر لحركات الالتفاف الخطرة. ـ توفير دوارات.
التجاوز	ـ تحديد المسارات عن طريق حواجز وسطية. ـ علامات أرضية.
التضارب بين حركات المشاة والسيارات	ـ توفير أماكن للوقوف والسيارات. ـ تسهيلات لعبور المشاة. ـ الجسور العلوية / الممرات السفلية. ـ الحواجز الواقية / الاسوار المانعة.
سوء مجال الرؤية نتيجة وقوف السيارات الظـــــلام	ـ فرض نظم رقابية على وقوف السيارات. ـ انارة الطرق. ـ اشارات مرورية وعلامات أرضية عاكسة.
الطـــرق : وقوف السيارات	ـ فرض نظم رقابية على وقوف السيارات. ـ توفير مواقف للسيارات.
السرعة الزائدة	ـ فرض حد أقصى للسرعة. ـ فرض نظم وقوانين رقابية. — استخدام اجهزة مراقبة السرعة.
المشــــاة	ـ مراقبة المنافذ واغلاق الطرق. ـ تسهيلات عبور للمشاة. ـ حواجز واقية وأسوار مانعة. ـ أرصفة أوسع للمشاة. ـ جسور علوية / ممرات سفلية.

تابع جدول رقم (٣١)

حالات الحوادث في المناطق الريفية والصحراوية	أساليب المعالجة
التقاطعات :	
حركة الالتفاف (الدوران)	- حظر حركات الالتفاف الخطرة - تحديد المسارات عن طريق حواجز وسطية. - توفير مسارات للتباطؤ والتسارع.
التجاوز	- توفير ملفات محمية. - تحديد المسارات عن طريق حواجز وسطية. - علامات أرضية. - أدوات لخفض السرعة. - تنظيم حركة المرور على التقاطع.
الطـــرق :	
التجـــاوز	- حظر التجاوز وتوفير علامات أرضية. - تحديد المناطق التي يسمح التجاوز فيها. - توفير حواجز وسطية.
الانتظار على جانبي الطـريق	- فرض نظم ومراقبتها. - توفير تسهيلات للانتظار على جانبي الطريق - تغيير موقع الانتظار اذا كان خطراً.
المشاة	- توفير أكتاف. - توفير جسور لعبور المشاة

خامساً : المعالجة التشريعية لعدم صلاحية الطريق للسير :

عالج قانون حركة السير في امارة دبي وكذلك مشروع اللائحة التنفيذية أحكام استخدام الطريق ومنع اعاقة الغير من استخدامه الاستخدام الأمثل، فنصت المادة (١٠) من قانون السير على وجوب عدم استعمال الطريق من قبل أي شخص بشكل مقصود يعرقل استمرار حركة سير الاشخاص والحيوانات والمركبات عليها، فوقوف سيارتين بعرض الطريق حتى يتمكن سائقيها من الحديث سويا يعد عرقلة للطريق بشكل مقصود ويحول دون استمرار حركة السير في الطريق وبالتالي يعد مخالفا لحكم هذه المادة.

كذلك تضمنت المواد (١١، ١٢، ١٣، ١٥، ١٦، ١٧) أحكام لتنظيم سير التجمعات، كالطلاب والجند والدراجات العادية والنارية بطريقة لا تعوق باقي حركة السير على الطريق (م ١١، ١٢، ١٣) كذلك منعت المادة ١٥ سوق المركبة للخلف ما لم يتأكد سائقها من خلو الطريق وللمسافة الضرورية فقط، وحددت المادة (١٦) كيفية ايقاف المركبة على الطريق بصورة لا تعوق حركة الطريق ولا تضر بمستخدميه، كما منعت المادة (١٧) ترك أية مركبة على الطريق الا بالصورة التي لا يكون فيها ضرر أو خطر على مستخدمي الطريق، وحرمت المواد من (١٨ ـ ٢٣) إحداث الضوضاء أو السرعة أو الإضرار بالطريق.

والمادة (٢٢) نصت صراحة على أنه يحظر سوق أية مركبة على طريق معبد بصورة تسبب ضرراً لسطح الطريق، بالمثل نصت المادة ٢٣ على عدم جواز وضع أية مادة على الطرق من شأنها أن تلحق ضرراً بها وبمستعمليها (من الأشخاص والحيوانات والمركبات) أو تعيق السير عليها، وقد تعرضنا لشرح وسرد معظم هذه الأحكام في مناسبات سابقة، والمهم في هذا المجال أن هذه الأحكام وضعت جميعا لهدف صيانة الطريق ومستعمليه من الأفراد والمركبات والحيوانات، وعدم الاضرار بها أو بالطريق ذاته وكذلك عدم اعاقة حركة السيرعلى الطريق في أي وقت من الأوقات.

أيضا تضمن مشروع اللائحة التنفيذية في المواد من (٣ ـ ١٠، م ٧٤) مجموعة من الأحكام ترمي الى تحقيق نفس الهدف، ونورد هذه الأحكام بايجاز فيما يلي :

١ ـ على كل مستعمل للطريق العام أن يراعي في مسلكه، بذل أقصى عناية، والتزام الحذر والاحتياط اللازمين، وألا يؤدي مسلكه الى الاضرار بالغير أو تعريضه للخطر، أو أن تترتب عليه اعاقة الغير أو مضايقته بأكثر مما تستوجبه الظروف ولا تسمح بتجنبه.

٢ ـ يحظر ترك أو القاء ما من شأنه أن يعوق حركة المرور على الطريق العام أو يسبب خطراً لمستعملها كالأتربة والحجارة ومواد البناء وغيرها، كما يجب الامتناع عن القيام بما يؤدي الى قذارة الطريق، ولا يجوز شغل الطريق العام أو أي جزء من أجزائه أو أرصفته بأي وجه من الوجوه بما يعوق استعماله أو سير المشاة، فاذا اقتضت الضرورة ذلك لفترة مؤقتة وجب الحصول على ترخيص بذلك من الجهة المختصة، وفي هذه الحالة يجب على ادارة المرور اتخاذ الاجراءات اللازمة لتلافي اعاقة حركة المرور، واذا خولفت شروط الترخيص أو شغل الطريق العام بغير ترخيص، وجب على المسؤول عن ذلك ازالة المخالفة فوراً، وتتولى الادارة ذلك على حسابه في حالة امتناعه طبقاً لأحكام القانون.

٣ ـ لا يجوز ترك المركبات أو الحيوانات في الطريق العام بحالة ينجم عنها تعريض حياة الغير أو أمواله للخطر أو تعطيل حركة المرور أو اعاقتها، وعلى المسؤول عن ذلك ازالة المخالفة فوراً ويطبق الحكم السابق في حالة امتناعه.

٤ ـ على قائد المركبة قبل استعمالها الكشف عليها وعلى جميع أجهزتها، والتأكد من سلامتها وصلاحيتها للسير دون خطر عليها أو على الآخرين، وهو مسؤول عن استيفاء المركبة لما يتطلبه القانون واللائحة التنفيذية، ومن أهداف

هذه المادة التي سبق لنا بيانها عند شرح أحكام صلاحية المركبة، عدم توقف المركبة في الطريق، لأن هذا التوقف يؤدي الى اعاقة حركة السير وتعريض مستعمليه للخطر.

٥ ـ قائد المركبة مسؤول عما يعوق رؤيته بسبب جلوس أحد في المركبة أو بسبب حمولتها، أو حالتها أو لأي سبب آخر، كما يجب أن تكون جميع الأنوار اللازم وجودها في المركبة موجودة بها فعلا وأن تكون دائما صالحة للاستعمال.

٦ ـ إذا طرأت أثناء سير المركبة عيوب بها من شأنها أن تؤثر على أمن المرور وحركته، فعلى قائدها أن يسحبها الى أقصى الطريق وفي اسرع وقت.

٧ ـ على مستعملي الطريق افساحه لمرور المواكب الرسمية وما في حكمها بمجرد الاعلان عن اقترابها بواسطة أجهزة التنبيه الصوتية أو الضوئية حتى، ولو استدعى الأمر التوقف. وحينئذ يجب التزام أقصى يمين الطريق.

٨ ـ لا يجوز وضع أو استعمال أنواع أجهزة التنبيه الضوئية أو الصوتية التي يقتصر استعمالها على مركبات الدفاع المدني والشرطة و التي تقاربها في الصوت أو درجة الضوء في غيرها من المركبات.

٩ ـ يجب ايواء المركبات أو وضعها في الأماكن المعدة لذلك، ويحظر تركها مهملة في أي مكان في الطريق العامة.

١٠ ـ باستثناء المركبات التالفة أو التي يبدو من مظهرها أنها غير صالحة للاستعمال يجوز للادارة رفع المركبات من الأماكن الممنوع فيها الانتظار أو من الأماكن التي من شأن تواجدها فيها اعاقة حركة المرور أو تعرضها للخطر، وتودع هذه المركبات في مكان مخصص لهذا الغرض، مع اخطار صاحب المركبة بمكان ايداعها، ويلزم بقيمة تكاليف الرفع والإيداع التي تحددها سلطة الترخيص.

وبعد مضي ستة أشهر من الحجز اذا لم يتقدم صاحب المركبة الى الادارة لإستلامها، جاز لسلطة الترخيص بيعها بالمزاد العلني بعد الاعلان عن ذلك في احدى وسائل الاعلام.

ويتضح لنا من الأحكام السابقة سواء التي وردت بالقانون أو بمشروع اللائحة أنها تهدف جميعاً الى تحقيق ما يلي :

أ ـ الاستخدام الأمثل للطريق.

ب ـ منع اعاقة حركة السير بالطريق.

جـ ـ عدم تعريض مستعملي الطريق للضرر أو الخطر.

د ـ تعاون الجميع، سواء الجمهور من المشاة ومستخدمي الطريق والسلطات في ازالة أي عائق أو خطر يعرض حركة السير أو مستخدمي الطرق للعطلة أو الضرر أو الخطر.

وعلى رجل المرور أن يكون على علم تام بكافة الأحكام السابقة، لأن مخالفة مستعملي الطريق لها يتطلب منه إتخاذ اجراءات قانونية حيال المخالفين، وإزالة هذه المخالفات، لتوفير طريق آمن سليم وخال من أي مصدر من مصادر الضرر والخطورة التي تتسبب في وقوع حوادث السير، ويعد ذلك مساهمة منه في وقاية المجتمع من هذه الحوادث وأضرارها المتزايدة.

الفصل السادس عشر

تأثير الظروف غير الطبيعية والتغيرات الجوية

نعالج في هذا الفصل أنواع الحوادث التي تقع بسبب تغير الظروف الطبيعية أو تغير الظروف العادية التي يواجهها مستعملو الطريق باستمرار، وهي ظروف تعتبر لذلك استثنائية، بمعنى أنها تحدث في بعض الأحيان وليس في جميعها، ويمكن سرد أهم الأسباب التي تمثل ظروفاً استثنائية يواجهها قائد المركبة، ويجب أن يكون على علم بها مسبقاً حتى يستطيع مواجهتها والتغلب عليها، وحتى لا تكون سببا في وقوع حادث مروري يتسبب عنه الضرر له ولغيره من مستعملي الطريق.

وسوف نلحق بهذه الظروف أيضا السواقة ليلا، فعلى الرغم من أن الظلام أو الليل لا يعتبر ظرفاً إستثنائيا وأن السواقة تتم ليلا كما هو الحال تماما في النهار، الا ان السواقة ليلا تحتاج إلى نوع من التركيز والتبصر، وقدراً من العناية أكبر بكثير من التي يبذلها السائق أثناء السواقة نهارا. نفس الوضع يتحقق عند مواجهة السائق بالحيوانات السائبة. وعلى ذلك فان أهم أسباب الحوادث التي تقع في ظروف غير عادية تصنف كالآتي :

١ ـ تأثير العوامل الطبيعية.

٢ ـ السواقة ليلا.

٣ ـ حيوان سائب.

وقد وردت هذه الأسباب الثلاثة في إحصائية حوادث المرور التي وقعت في دبي عام ١٩٩١ وبلغت جميعها ١٨٦ حادثة، ورغم ان عددها يعد بسيطا

بالمقارنة بأعداد الحوادث التي وقعت للأسباب التي سبق توضيحها فيما قبل، الا أننا سنتناولها بالشرح لأنها تعد على أية حال أسبابا تقع من أجلها الحوادث، والتعرف على هذه الأسباب مسبقا من المؤكد أنه سيمكن قائد السيارة ورجل المرور من الاستعداد لمواجهتها وبالتالي القدرة على تلافيها وقاية المجتمع من وقوع حوادث السير.

المبحث الأول
تأثير العوامل الطبيعية

يقصد بالعوامل الطبيعية، تلك العوامل التي تقع لأسباب خارج إرادة البشر، وأهمها التغيرات الجوية كالعواصف والرياح والأمطار والضباب، وغيرها من عوامل التعرية التي تعتبر عائقاً من عوائق المرور، وأحيانا تكون سببا من الأسباب التي تؤدي الى وقوع حوادث مرورية خطيرة. وسوف نعطي فكرة موجزة عن كل عامل من هذه العوامل ونوضح تأثيره السلبي على قيادة السيارة، وما يجب على السائق أن يفعله عند مواجهة هذا العامل.

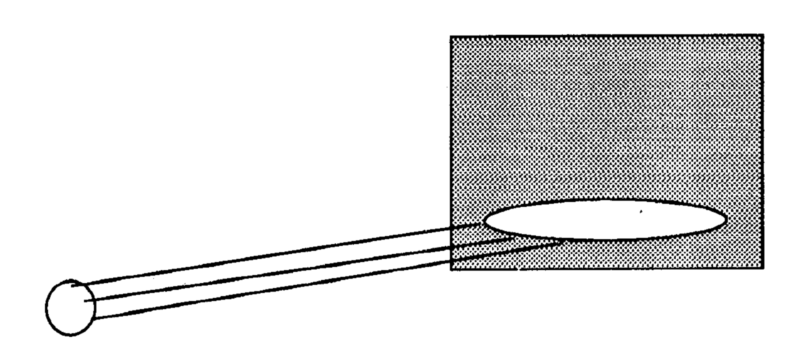
أولاً : الضباب :

أ ـ خطورة الضباب على القيادة :

الضباب عبارة عن ذرات مائية دقيقة جدا تكون عالقة في الجو، وهو نوع من بخار الماء الكثيف الذي يحجب الرؤية ويمثل حاجزاً بين السيارات وبين الأجسام التي تستقبل هذا الضوء وتعكسه أمام عين السائق، وبالتالي فانه لا يستطيع تمييز هذه الأجسام التي قد تكون سيارات أو حيوانات أو مشاة أو علامات أو شواخص أو لوحات مرور ارشادية، كما يزيد من احتمال الاصطدام بها، إذا لم يأخذ السائق حذره عند نزول الضباب.

فالضباب لا يسمح باختراق الضوء، بل إنه يعكس الضوء في زوايا كثيرة كما أنه يزداد كثافة، عندما يسقط الضوء عليه، ولذلك فهو يمنع الرؤية امام السائق بشكل كامل(١).

ومن الأفضل عند سقوط الضباب استخدام أضواء الضباب في السيارة، فهذه الأضواء مصممة من أجل انتاج شعاع متسع ذو قطوع حادة في قمته، وهذا يمكن السائق من رؤية الجانب القريب من المنحنى وعلى الإحتفاظ بالاتجاه، لأنه في كثير من الأحوال يضل السائق طريقة، إذا لم يتمكن إلا من رؤية جزء واحد من الطريق بسبب الضباب.



شكل رقم (١٣٦) مصابيح الضباب

وهناك بعض مصابيح الضباب التي تعطي ضوءاً أصفر، فهذا اللون الاصفر يساعد على تخفيض الوهج الذي يسببه الضباب، وبالتالي يعطي رؤية أفضل أمام السائق من التي يوفرها اللون الأبيض، وهذا بشرط ألا يكون الضباب كثيفا، فحتى الضوء الأصفر لا يمكن الاعتماد عليه في حالة الضباب الكثيف لتوفير الرؤية الآمنة أمام السائق.

---

(١) أسلوب القيادة وسلامة المركبة «بحث من اعداد نقيب محمد مكي عبدالنبي وآخرين، دورة التحقيق المروري للضباط، كلية شرطة دبي، مارس ١٩٨٩، ص ٥٣.

ب ـ واجبات قائد السيارة عند وجود الضباب :

ولتجنب الحوادث بسبب الضباب يجب على السائق إتباع ما يلي :

١ ـ تهدئة السرعة تماما، وأن يتناسب ذلك مع درجة كثافة الضباب، فكلما كان مدى الرؤية ضعيفاً أو قليلاً، وجب تهدئة السرعة لكي يستطيع السائق تجنب المفاجآت، كتفادي الاصطدام بسيارة متقدمة تكون قد تورطت في حادث مع سيارة أو سيارات أخرى بسبب الضباب، فمن أهم ما يميز حوادث الضباب أنها تكون جماعية فيتورط في الحادث الواحد مجموعة من السيارات التي تصطدم ببعضها الواحدة تلو الأخرى.

٢ ـ يجب أن يكون الزجاج الأمامي نظيفاً باستخدام الغسالات ومساحات الزجاج، ويمكن ان تتراكم ذرات خفيفة من الرطوبة دون أن يلاحظها السائق فيختلط عليه الأمر ويخلق عنده انطباع بأن الضباب أصبح أكثر كثافة.

٣ ـ يفضل بقدر الإمكان أن يقود السائق السيارة في الضباب في الطرق الرئيسية وأن يسير في طرق يعرفها ليسهل عليه رؤية العلامات المألوفة له.

٤ ـ يجب ان يكون السائق هادئاً وألا يخاف أو يتردد أو يتشكك أثناء القيادة في الضباب، لأن هذا يجعله يتصرف تصرفات غير سليمة كالسير بسرعة أكثر من اللازم نتيجة الضغط اللا شعوري على دواسة البنزين.

٥ ـ فتح النافذة الأمامية حتى يمكن سماع الأصوات خارج السيارة، حيث تزداد الحاجة إلى حاسة السمع عندما تقل أو تتضاءل الرؤية جدا بسبب الضباب، فيمكن لصوت آلة التنبيه أن توجه سائق لا يرى أمامه أو بجانبه جيدا في حالة الضباب.

٦ ـ على السائق أن يلزم الجانب الأيمن من الرصيف كمرشد له، وان لا يحيد عنه مع الحذر من المركبات التي تكون واقفة بدون أضواء على يمين الطريق، ومن الأفضل أن يتبع الشخص سيارة أخرى أمامه بشرط أن يترك بينه وبينها مسافة كافية للتوقف.

٧ ـ على السائق أن يتجنب دائما محاولة التجاوز في الضباب، وإذا كان التجاوز لازما وضرورياً فيجب إتباع المبادىء السليمة في التجاوز، خاصة وجود رؤية كافية للأمام والأجناب حتى يتمكن من التجاوز السليم في حدود السرعة البطيئة ومسافة التوقف واستخدام الزامور والنور العالي والمنخفض بالتبادل.

٨ ـ استخدام الأضواء الخلفية والضوء الأمامي المنخفض والضوء الأصفر اذا كان موجوداً.

٩ ـ توجيه المصابيح الأمامية للمركبة إلى أسفل وذلك باستخدام الشعاع المنخفض، لأن تسليط الضوء على الضباب يزيد من كثافته كما سبق القول، أما توجيه المصابيح الأمامية الى أسفل فانه يكشف الطريق الأرضي أمام السائق فيتأكد من خلوه أثناء السير عليه.

١٠ ـ يفضل أن يستخدم السائق الضوء العالي بين فترة وأخرى، وأيضا إستخدام آلة التنبيه اذا دعت الحاجة لذلك، كتنبيه السائقين الآخرين بقدوم مركبته، ولكن بشرط ألا يكون استخدام آلة التنبيه مصدراً أو سبباً لارباك السائقين الآخرين في هذه الظروف التي تكون سيطرتهم على مركبتهم سيطرة ضعيفة يشوبها الحذر والخوف.

١١ ـ جعل السيارة تظهر بوضوح للسيارات الأخرى القادمة خلفها أو القادمة في مواجهتها، وذلك باستخدام المصابيح الثانوية للسيارة، مع الالتزام بالجهة اليمنى بالطريق والاستعداد لمواجهة المفاجآت.

١٢ ـ أوقات ومواسم الضباب غالبا ما تكون معروفة وتعلن عنها مصلحة الأرصاد الجوية عن طريق الإذاعة والتلفزيون، ولذلك يجب على السائق متابعة النشرات الجوية حتى يستعد لمواجهة الضباب بالتأكد من سلامة الفرامل والأضواء الأمامية والخلفية لسيارته وماسحات المطر الأمامية والخلفية.

١٣ ـ إذا كان السائق عديم الخبرة في القيادة أثناء الضباب فيفضل ألا يخرج بسيارته، وأن ينتظر لحين انقشاع الضباب ولحين وضوح الرؤية، وإذا

فوجيء السائق بنزول الضباب اثناء السير بسيارته، ولم يتمكن من مواصلة السير بها فعليه إيقافها في مكان آمن بعيدا عن الطريق كوضعها في أحد الكراجات الخاصة أو العامة والانتظار لحين وضوح الرؤية ثم مواصلة السير.

ومما يلاحظ أن معظم حوادث الضباب تقع بسبب السرعة الزائدة، ففي الصباح يكون قائد السيارة على عجل من أمره ويرغب الوصول الى مقر عمله قبل بدء الدوام، ولذلك فانه يغامر ويسوق بسرعة كبيرة، ويفاجأ بسيارة تسير بسرعة منخفضة فيصدمها من الخلف أو سيارة أخرى واقفة لتورطها في حادث فيصطدم بها، وتزيد عدد الحوادث والضحايا وهنا نقول أنه أفضل ألف مرة أن يتأخر قائد المركبة عن موعد بدء الدوام ويصل سالما، بدلا من السرعة العالية التي تتسبب في وقوع حادث يمنعه من الوصول الى مكان عمله أياماً أو أسابيعاً أو شهوراً أو عدم الوصول اطلاقاً.

ثانياً : المطـــر والمياة الغائرة وغرق السيارة :

أ ـ خطورة الامطار على القيادة :

تستطيع السيارة السير بسلام على الطريق إذا كان خشن الملمس، فاحتكاك الإطارات بهذا الطريق الخشن يجعل السيارة ثابتة في سيرها وغير قابلة ل÷نحراف يمنيا أو يساراً من تلقاء نفسها، ولكن بتوجيه قائدها لها، أما المبللة بالماء أو الأسطح الطينية، فإنها تقلل من احتكاك السيارة بالطريق، بل قد ينعدم هذا الاحتكاك، فتفقد السيارة إتزانها وتكون عرضة للانحراف وعدم الثبات إلا بالاصطدام بجسم ثابت كحاجز أو عامود إنارة أو سيارة أخرى أو التدهور.

وتكون الأمطار أكثر خطورة عندما تسقط على الطريق بعد فترة طويلة عديمة المطر، لأن هذه الطرق تكون مصقولة وناعمة، وعندما يسقط المطر عليها فانه يمتزج بالزيت وغبار الكاوتشوك المترسب على الطريق، ويتكون خليط في منتهى الخطورة يكون سبباً في انزلاق السيارات.

أيضا فان السير في المطر لمدة طويلة قد يؤدي الى بلل حذاء السائق، ولذلك فانه من المحتمل أن ينزلق من على البدالات، ويمثل ذلك خطورة كبيرة إذا انزلق من على دواسة الفرامل فلا تقف السيارة وتصطدم بما أمامها أو تنحرف وتصطدم السيارات في أي جانب من الأجناب(١).

ومن المحتمل أن يسبب المطر وانخفاض درجة الحرارة تكثف بخار ماء على الزجاج من الداخل مما يجعل الرؤية متعذرة، ويحدث كثيراً أن تنزلق السيارة أثناء المطر خاصة اذا كانت الاطارات ملساء أو كانت السيارة مسرعة أو اذا وجد الأمرين معا، ففي ظل هذه الظروف فإن الماء لا يطرد من تحت العجلات فتنزلق السيارة على سطح الماء فيفقد السائق سيطرته على عجلة القيادة والتي تكون خفيفة جدا في هذه الحالة.

من هنا تظهر خطورة الأسطح الأرضية المبللة، وتظهر خطورة الأمطار والسياقة أثناء نزول المطر. فالى جانب أن الأمطار تعوق الرؤية الكاملة أمام السائق خاصة أثناء الليل، فلا يستطيع تمييز ما حوله أو أمامه من أجسام ويعرضه لخطر الصدم بها، فإنها تجعل الطريق زلقاً أي ناعم الملمس ويعرض السيارة لخطر الانزلاق، فتضعف أو تنعدم سيطرة السائق عليها، فتنحرف ولا تقف الا بالاصطدام بجسم صلب آخر، أو بتدهورها كما سبق القول.

ب ـ واجبات قائد السيارة عند سقوط المطر :

ولمواجهة حالة سقوط الامطار أو الأرضيات المبللة بالماء يجب على السائق مراعاة ما يلي حتى يتجنب وقوع حادث مروري قد يكون أليمًا:

١ ـ تهدئة السرعة تماماً بما يتناسب مع حالة الطريق وقوة سقوط الأمطار ومقدار الزلق والبلل على الطريق وبما يحقق سيطرة السائق تماما على مركبته وحفظ توازنه لها.

---

(١) راجع الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٦٠٨.

٢ ـ تجنب إستخدام الفرامل بقوة، لأن ذلك يؤدي الى إنزلاق السيارة على الطريق المبلل.

٣ ـ إذا فوجىء السائق بإنـزلاق سيـارتـه، فعليـه السيطـرة تمامـا على أعصابه وعـدم الارتبـاك وعـدم استخـدام دواسـة الفـرامـل، وتـرك السيـارة للاستمرار في السير مع توجيهها فقط حتى تقل سرعتها وتقف بسلام(١).

٤ ـ ألاعتماد في توقيف السيارة على نقـل السرعـات من الأعلى الى الأدنى والتقليل ما أمكن من الاعتماد على الفرامل.

٥ ـ إستخدام المصابيح التحذيرية للمركبة لتنبيه السيارات القـادمـة من الخلف أو القادمة في المواجهة ولتجنب الصدم من أي منهما.

٦ ـ التأكد من سلامة مساحات الزجاج، وأنها تعمل بكفاءة ووجود مياه كافية في العلبة التي تزود المسـاحـة بـالميـاه، وذلك لتنظيف الـزجـاج الأمـامي باستمرار، حيث أن السيارات المتقدمة تثير رذاذا طينيا على السيارات التي تسير خلفها، خاصة بعد توقف سقوط الأمطار ووجود المياه لفترة معينـة على سطـح الطريق، ففي مثل هذه الظروف فان تشغيل المساحة بدون ميـاه قـد يؤدي الى زيادة نشر الرذاذ الطيني على الزجاج مما يعوق الرؤية كاملة ويعرض السـائق لخطر صدم السيارات أو الأشخاص المارين أمامه عندما يحول الـزجـاج المعتم دون رؤيته لهذه الأجسام.

٧ ـ ترك مسافة كافية بين السيارات الأمامية، لأن مسـافـة التـوقف على الأرض المبللة تكون أطول من مسافة التـوقف على الأرض الجـافـة، مـع اتخاذ الحيطة والحذر عند عملية التخطي أو التجاوز.

٨ ـ يجب زيادة الحذر عند السير أثناء القطرات الأولى في المطر، لأن المياه القليلة عند اختلاطها بالاتـربـة المـوجـودة على الطـريق تجعلـه زلقـاً، وتكـون

---

(١) قارن، أحمد رفعت: السيارة واصول القيادة، القاهرة، ١٩٧٠، ص ١٦١.

السيارات معرضة للانزلاق عند السير بسرعة مرتفعة ثم استخدام فرامل فجائية وبقوة، أما عند زيادة هطول الامطار فانها تؤدي الى زوال الأتربة فتزيد درجة احتكاك الاطارات بسطح الطريق مما يقلل من توقعات انزلاق السيارات مقارنة بالإنزلاق في حالة سقوط الكميات القليلة من الأمطار.

جـ ـ واجبات قائد السيارة عند المرور بالطرق المغمورة بالمياه :

في بعض الأحيان تتجمع مياه الامطار تحت الأنفاق أو في المناطق الواطئة من الطرق بحيث تغمر هذه الأجزاء بالمياه.

وتبدو خطورة قيادة السيارة بسرعة في طريق مغمور بالمياه أن هذه المياه سوف ترتفع لأعلى وتصد فيها السيارة ويكون تأثيرها يشبه ضرب حائط مما قد يفقد السائق سيطرته على السيارة ويضطر للتوقف بعنف معرضا نفسه وغيره من الركاب للخطر.

ولتجنب هذه الأخطار يلتزم السائق باتخاذ عدة اجراءات في حالة سقوط الامطار واحتمال تجمع المياه في اجزاء من الطريق لتجنب وقوع الحوادث، وأهم هذه الإجراءات ما يلي :

١ ـ يجب ملاحظة الطريق بدقة للتمييز بين الطريق المبلل والطريق المغمور بالماء، وهنا يمكن مراقبة الاسوار والمباني والأشجار، فإذا ظهر أنهم منغمسين في الماء بطريقة غير طبيعية، فهذا يدل على أن الطريق مغمور بالماء، ويمكن اتخاذ الحيطة والحذر لمواجهة ذلك.

٢ ـ بمجرد معرفة أن الطريق مغمور بالماء، وقبل الوصول إلى مكان تجمع المياه يتم تخفيض السرعة في الحال.

٣ ـ إذا وصلت المياه الى منتصف محور العجلة، فمن الحكمة عدم الاستمرار في قيادة السيارة، واذا لم يكن أمام السائق سوى مواصلة السير، كما لو كان أسفل نفق، وخلفه رتل من السيارات فيجب السير ببطء شديد مع تجنب عمل أقواس من الأمواج.

٤ ـ نزع حزام المروحة يخفف من جعل الماكينة والأجزاء الكهربائية مبتلة(١).

٥ ـ وضع الجير في الأول مع جعل الموتور يعمل سريعا وذلك برفع القدم من على الكلتش، فهذا يجعل العادم يندفع بسرعة ويمنع من دخول الماء الى أنبوبة العادم من الخلف، غير أنه يجب عدم الإستمرار في السير بهذه الطريقة لمدة طويلة لأن الغاز المتحرك سوف يؤدي الى توقف موتور السيارة.

٦ ـ بعد اجتياز المنطقة المغمورة يجب السوق ببطء، مع الضغط على الفرامل لانها ربما تكون قد تشبعت بالماء، وهذا الضغط مع السير ببطء سوف يولد حرارة تساعد على تجفيف الفرامل.

٧ ـ يجب التأكد أن الفرامل تعمل جيداً وفي كل العجلات قبل معاودة السير بسرعة مرة أخرى بعد إجتياز هذا المانع المائي.

د ـ كيفية التصرف عند غرق السيارة في المياه(٢) :

هناك بعض الحوادث المرورية التي تسقط فيها السيارة في المياه، والسيارة تطفو فوق المياه لفترة قصيرة، وفي خلال هذه الفترة لابد من الخروج منها، والا غرق الركاب مع السيارة.

وثقل السيارة يكون مركزا على الجزء الاخير من الماكينة، ولهذا فإن ذلك الجزء سيغرق أولاً، وهناك فتحات كثيرة سيدخل منها الماء مثل فتحة فرملة اليد في أرض السيارة، والبدالات وأماكن دخول الاسلاك وغيرها.

وإذا كانت السيارة تغطس بسرعة، فسوف يكون من المستحيل فتح الأبواب لكي يتساوى ضغط الماء في خارج وداخل السيارة.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٦١٠.

(٢) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٦١١.

ومن أجل إنقـــاذ الركاب في حـــالة تعرض الســيارة للغرق، يراعي اتبـــاع ما يلي:

١ ـ عدم الخوف أو الفزع والهلع، ولكن يجب ضبط الاعصاب والتصرف بسرعة ودون يأس.

٢ ـ غلق النوافذ بأسرع ما يمكن لمنـع المـاء من الـدخـول حتى لا تغـرق السيارة في الحال.

٣ ـ فك أحزمة المقاعد.

٤ ـ ترفع رؤس الأطفال وأي راكب مصاب فـوق مسـتـوى سطـح المـاء الذي تسرب داخل السيارة.

٥ ـ إضاءة جميع أضواء السيارة للمساعدة في الرؤية وسرعة الإنقاذ.

٦ ـ التأكد من أن الأبواب ليست مغلقة ـ بالمفتاح، لكنها لازالت مغلقة مع مسك مقبض الباب.

٧ ـ عندما يصل الماء إلى مستوى الذقن تبدأ محاولة فتـح البـاب، وربما تطلب ذلك جهوداً متكررة(١).

والسبب في البدأ في فتح الباب عندما يصل الماء لمستوى الذقن، أن محاولة فتحه قبل ذلك سوف تؤدي إلى اندفاع الماء بقـوة داخـل السـيـارة فيحـول هـذا الاندفاع دون خروج الركاب، بالاضافة الى اصابتهم بالفزع عندمـا يشـاهـدون الماء وهو ينجرف بسرعة داخل السيارة.

٨ ـ يتم تكوين سلسلة بشرية من الركاب بواسطة أن يتماسكوا معـا من مـلابسهم أو أرجلهم وذلك أثنـاء خـروجهم من السيـارة حتى لا يغلق البـاب ويحجز أحدهم داخلها.

---

(١) نفس المرجع السابق.

والمهم في عملية الانقاذ الذاتية السابقة أن تتم بسرعة وحسن تصرف ودون خوف حتى ينجو جميع الركاب من الغرق.

ثالثاً : الحرارة المرتفعة :

أ ـ خطورة الحرارة المرتفعة :

تزداد درجة الحرارة في الصيف خاصة في المناطق الحارة كدول الخليج، وهذا الارتفاع في درجة الحرارة يؤثر على كل من السائق والسيارة والطريق، فالحرارة تؤثر على قائد المركبة، حيث تزيد من توتره ومضايقته وعلى قدرته على التركيز، وتزداد حدة هذه الآثار بالنسبة للمرضى وكبار السن، فيرتفع ضغطهم خاصة لدى المرضى بالقلب والسكرى، فتجعلهم يتصرفون بأعصاب متوترة، فتقل سيطرتهم على قيادة السيارة، ويزداد الأمر سوءاً عندما تزداد مدة الانتظار في الأماكن المزدحمة ولدى الاشارات الضوئية، ولذلك تزداد نسبة الحوادث، مقارنة بها في الأيام التي يكون الجو فيها معتدلاً حيث يكون السائق راغباً في التخلص من الآلام التي تسببها له الحرارة المرتفعة ويكون منشغلاً بكيفية الوصول الى جهته بأي طريقة كانت حتى ولو خالف القانون كما لو كسر الإشارة الضوئية، وهنا يقع حادث مروري قد يكون مهلكاً. أيضا فإن شدة الحرارة تؤثر على السيارة فترتفع حرارتها خاصة بالنسبة للسيارات القديمة نسبياً، وتختل لذلك كفاءتها ويكون السائق مشغولا بما قد يحدث لسيارته من عطل بسبب الحرارة الزائدة، فيتصرف بدون وعي ودون إهتمام أو دراية كاملة بما حوله من مستعملي الطريق بجانبه، أو قد يتوقف فجأة خوفاً من احتراق موتور السيارة بسبب زيادة حرارته عن الحد الأقصى ودون مراعاة للأصول السليمة في توقيف السيارة، مما قد يكون سببا في إصطدام السيارات القادمة من الخلف بسيارته التي وقف بها فجأة في مكان غير مناسب وبطريقة غير سليمة.

أيضا فإن ارتفاع درجة الحرارة يؤدي إلى زيادة تمدد الهواء داخل اطارات

السيارة، وكذلك تمدد الاطار نفسه بما في ذلك المواد المعدنية والمواط المطاطية والنسيج المكون منه الاطار، مما يؤدي الى انفجاره، وغالبا ما تحدث حالات انفجار الاطارات بسبب شدة الحرارة مع السرعة التي تزيد من معدلات الاحتكاك، وبالتالي الارتفاع الشديد في درجة حرارة الاطار وتمدده الى درجة الانفجار ووقوع حوادث أليمة بسبب اصطدام السيارة أو تدهورها نتيجة انفجار الاطار.

ومن مساوىء الحرارة المرتفعة على الطريق ذاته أنها تؤدي الى تفكك مكوناته، حيث تتسيل مادة الأسفلت التي يتم رصف الطريق بها، وهذا يكون سببا في حوادث إنزلاق العديد من السيارات عند الوقوف وضغط الفرملة في هذه الأماكن الزلقة مما يتسبب في وقوع حوادث الاصطدام بين السيارات.

من النتائج غير المباشرة أيضا للحرارة المرتفعة والتي تساهم في وقوع المزيد من حوادث المرور، أن الأفراد يخرجون بسياراتهم عقب غروب الشمس بحثا عن الأماكن الرطبة أو الشواطىء فتزداد حدة الازدحام خاصة في المساء مما يزيد من احتمال وقوع حوادث المرور.

أيضا فان الحيوانات السائبة كالجمال يزداد تجوالها في فصل الصيف وتنقلها بحثا عن أماكن الظل أو الأماكن الخضراء فتزداد حركتها وقطعها لطريق السيارات مما يؤدي الى زيادة حوادث الاصطدام بها خاصة في المساء.

ب ـ واجبات قائد السيارة في حالة ارتفاع حرارة الجو :

ولتفادي آثار ارتفاع درجة الحرارة على زيادة معدلات حوادث المرور يجب مراعاة ما يأتي :

١ ـ التأكد من سلامة أدوات التبريد في السيارة وأن بها كفايتها من المياه أو الزيت، وكذلك مكيف السيارة والمراوح وغيرها، حتى لا ترتفع حرارة الموتور أثناء القيادة وفي وسط الطريق أو يتعطل المكيف فيسبب إرباكاً وتوتراً للسائق.

٢ ـ تهدئة السرعة بقدر الامكان، لأن السرعات العالية تـزيـد من حـرارة الموتور ومن إحتكاك الاطارات بالارض فيزداد تمدد الهواء بها، مما يخشى معه انفجار الاطار مع هذه السرعة العالية ووقوع حادث مروري أليم.

٣ ـ الكشف باستمرار على اطارات السيارة، وملاحظة عدم وجود تآكل أو تلف بها، كذلك قياس وضبط ضغط الهواء بها وجعله دائما متفقا مع القياسات الصيفية التي تكون محددة من قبل المنتج.

٤ ـ في حالة الارتفاع المفاجىء لحرارة السيارة أثناء السير يراعي الوقوف على الجانب الأيمن للطريق لمعرفة سبب هذا الارتفاع والتغلب عليه وكذلك لتبريد السيارة ثم مواصلة السير بها بعد ذلك.

٥ ـ يفضل قيادة السيارة في الصباح الباكر أو في المساء عندما تهدأ شدة الحرارة، وعدم القيادة في أوقات القيظ حتى لا يتعرض قائد المركبـة للمشـاكـل المتعددة التي تسببها شدة حرارة الجو.

رابعاً : الرياح والعواصف الشديدة :

أ ـ خطورة الرياح والعواصف الشديدة على القيادة :

من الأخطار التي يواجهها قائدو المركبات أيضا العواصف الجوية والرياح الشديدة التي غالبا ما تكون مصحوبة بالرمال والأتربة، وتظهـر خطـورة هـذه العوامل الجوية غير المواتية في المناطق المكشوفة، كـالطـرق السريعـة في المنـاطق الصحراوية، حيث لا يوجد مصدات صناعية كالحواجز والمباني أو الأشجار على جانبي الطريق والتي من شأنهـا أن تمتص جـزءاً من قـوة الـريـاح فتقلـل من ضررها بالنسبة للسيارات المارة أثناء هبوب هذه الرياح.

والرياح الشديدة عندما تصطدم بالسيارة أثناء سيرهـا تؤدي الى خلخلـة توازنها والى اهتزازها في اتجاه الريـح، وكما هـو معـروف فـان السيـارة يخف وزنها كلما زادت من سرعتها، والسرعة الكبيرة بالاضافـة الى قـوة الـريـاح قـد تؤدي الى انزلاق السيارة بل الى تدهورها.

وتظهر خطورة هذا الوضع عندما تكون السيارة مارة فوق أحد الجسور العلوية المقامة على الطريق المتقاطعة أو على الانهار أو البحار فان تدهور السيارة وسقوطها من فوق الجسر فيه هلاك محقق لمن فيها ولكل من تسقط فوقهم السيارة المتدهورة.

وتزداد الخطورة في هذه الحالة عندما تمر احدى السيارات الصغيرة بجانب شاحنة كبيرة، فأثناء مرورها بجانب الشاحنة فان ضغط الهواء عليها يكون ضعيفاً الى حد ما، وبمجرد تجاوز الشاحنة فان الضغط ودفع الرياح للسيارة يكون قوياً، وكثير من حوادث التدهور حدث نتيجة عدم علم السائقين بكيفية التصرف عند مرورهم بجانب السيارات الكبيرة وتجاوزها أثناء هبوب الرياح أو العواصف القوية.

كما تزداد خطورة هذا الوضع عندما تكون هذه الأحوال الجوية السيئة مصحوبة بعواصف رملية وسقوط أمطار، فالى جانب خطورة الرياح الشديدة فان الرمال والأمطار، تعوق بل وتمنع الرؤية أمام قائدي المركبات، مما يزيد من احتمالات وقوع الحوادث.

أيضا فان العواصف الرملية تؤدي الى تكون كثبان رملية في طريق السيارات وتغطية الطريق بالرمال مما يتوقع معه حدوث انزلاق للسيارات التي تستخدم الفرامل بقوة أثناء مرورها فوق الرمال. فوجود طين أو رمال على سطح الطريق غالبا ما يؤدي الى انزلاق معظم السيارات لأنها تعتمد على الدفع بعجلتين فقط فيقوم المحرك بدفع إما العجلات الأمامية أو الخلفية، وعند وجود سوائل لزجة أو رمال على سطح الطريق فان العجلات قد لا تتمكن من الثبات وقد تنزلق احداها أو كلاهما وتخرج السيارة عن مسارها وغالبا ما يقع حادث مروري نتيجة هذا الانزلاق.

ولذلك نجد أن بعض السيارات مثل (اللاندروفر) تستخدم الدفع بالعجلات الأربع، وبهذه التقنية فان الإطارات يمكنها أن تتماسك بشكل أفضل على الأرض المبللة لأن ثقل السيارة يتم استغلاله من أجل توازن السحب.

وهذه السيارات تستخدم الدفـع بـالعجـلات الخلفيـة للسير على الطـرق المعبدة لأن الدفع بالعجلات الأربع يعتبر أمراً غير مناسب للسير مدة طويلة(١).

ب ـ واجبات قائد السيارة عند هبوب الرياح والعواصف الشديدة :

إن الرمال والأمطار على سطح الطريق يعد كـل منهما سببـا من أسبـاب وقوع الحوادث، ويتطلب من السائق الحيطة والحذر والقيادة بحكمة وعدم تهور ومراعاة القواعد التي سبق بيانها، فما بالنا إذا كانت كل هذه الظـروف السيئـة مصحوبة أيضا برياح وعواصف شديـدة، إن هـذا الـوضـع الخطير يتطلب من السائق الى جانب الاحتياطات الواجب مراعاتها في حالة الأمطار ووجود مواد على سطح الطريق، التقيد بالأمور التالية :

١ ـ تخفيض السرعة إلى الحد الذي يمكن السائق من السيطرة التامة على السيارة.

٢ ـ الالتزام بالاحتياطات الواجب مراعاتها في حالة السواقـة أثنـاء نـزول المطر أو الأرض المبللة بالماء أو المغطاة بالرمال والأتربة والتي أوضحنـاهـا فيما سبق.

٣ ـ السيطرة التامة على مقود السيـارة عنـد تخطي السيـارات، وبصفـة خاصة عند تخطي السيارات الكبيرة والشاحنات، مـع زيـادة الحـرص والحـذر عندما تتم عملية التخطي أثناء السير على أحد الجسور، ويفضـل عـدم التخطي الا بعد تجاوز الجسر حتى ولو كان التخطي فوقه مسموح به.

---

(١) الموسوعة العلميـة للسيـارات، مـرجـع سـابق، ص ١٤٥، ويـذكـر أن بعض السيـارات البريطانية وهي «الرنج روفر» مزودة بمجموعة القيادة النهائية التي تأخذ بنظام النقـل بالتفاوت في السرعات بين العجلات الأمامية والخلفية بناء على المسـافـة المقطـوعـة عنـد الانحناءات، وللاختلافات البسيطة في قطر الإطارات الناجمة عن التآكـل، وبـالتـالي فـان عملية تغيير السرعات تعمل على حفظ مستوى القيادة.

٤ ـ يفضل عدم الاستمرار في السير بالسيارة اذا كانت الرياح قوية ومثيرة للأتربة وكان السائق غير قادر على السيطرة عليها ومنع اصطدامها أو تدهورها.

المبحث الثاني

السواقة ليلا

أولاً : اخطار القيادة ليلاً :

هناك العديد من حوادث السيارات التي تقع ليلا، فقيادة المركبة تعتمد بالدرجة الأولى على قدرة السائق على الرؤية وتحديد إتجاه السيارة ومشاهدة ما حوله من مستعملي الطرق من سيارات أخرى ومشاة وحيوانات وغيرها، والقدرة على الرؤية الجيدة تقل بطبيعة الحال ليلا حتى بالنسبة لأقوياء الأبصار، لذلك فان احتمالات الحوادث، خاصة التصادم والدهس يتصور وقوعها ليلا أكثر من وقوعها نهاراً، لأن من خصائص العيون أنها تتجه نحو المناطق المضيئة، ولذلك فالسائق لا يستطيع أن يرى الأشياء الموجودة في المناطق المظلمة حتى ولو كانت قريبة منه، ولهذا تزداد احتمالات وقوع الحوادث ليلا.

وبالإضافة الى ضعف الرؤية ليلا، فان هناك عوامل أخرى تساعد على زيادة وقوع الحوادث ليلا، منها عدم الدقة في تقدير المسافات، وسرعة بعض السائقين اعتمادا على أن الطرق ليلا تكون خالية نسبيا فيدفعهم ذلك الى السياقة بسرعة وتهور، وأيضا هناك البعض الذي يستخدم النور العالي (المبهر) الذي يمنع قائدي المركبات المقابلة من الرؤية تماما فيكونون معرضين للاصطدام بأي شيء في طريقهم، أو بالانحراف بالسيارة لعدم قدرتهم على التحديد السليم لاتجاه مركباتهم.

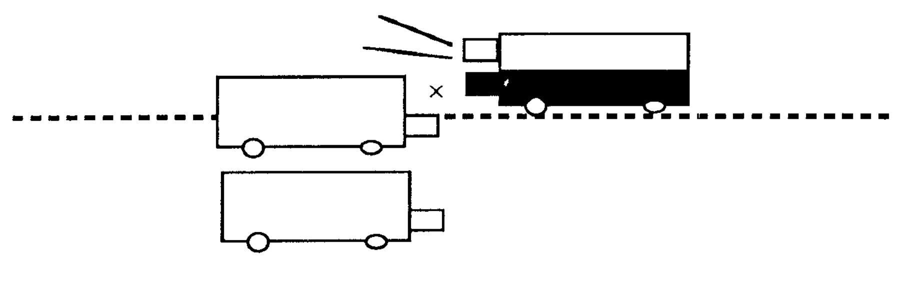
ثانياً : واجبات قائد السيارة اثناء القيادة الليلية :

نظراً لخطورة القيادة ليلا، هناك بعض الواجبات والاحتياطات التي يجب على السائقين تنفيذها أثناء القيادة الليلية وهي:

١ ـ التأكد تماما قبل السير بالسيارة من سلامة عمل جميع مصابيحها وإصلاح أي خلل فيها، لأن المصابيح هي التي تحدد شكل السيارة ليلا خاصة في الطرق المظلمة تماماً، والتي لا يكون فيها أعمدة انارة(١).

وفي هذا الصدد فان السير بمصباح أمامي واحد فيه خطورة كبيرة، لأن السيارات القادمة ستعتقد أن السيارة القادمة في مواجهتها ما هي الا وسيلة نقل لها مصباح واحد كدراجة نارية، وتزداد الخطورة إذا كان المصباح المعطل هو المصباح الأيسر، فعندما تقوم سيارة في الاتجاه المقابل بعملية تجاوز، وتجور على الجزء غير المضاء من هذا الاتجاه المعاكس ،فتفاجأ بأنها اصطدمت بالجزء المظلم من هذه السيارة التي استخدم قائدها مصباحاً أمامياً واحداً هو المصباح الأيمن.

ولذلك نصت المادة ٣/٣٨ من قانون حركة السير على أنه لا يسمح لأية مركبة بالسير على أي طريق ليلا ما لم تدل مصابيحها على عرض تلك المركبة بوضوح.

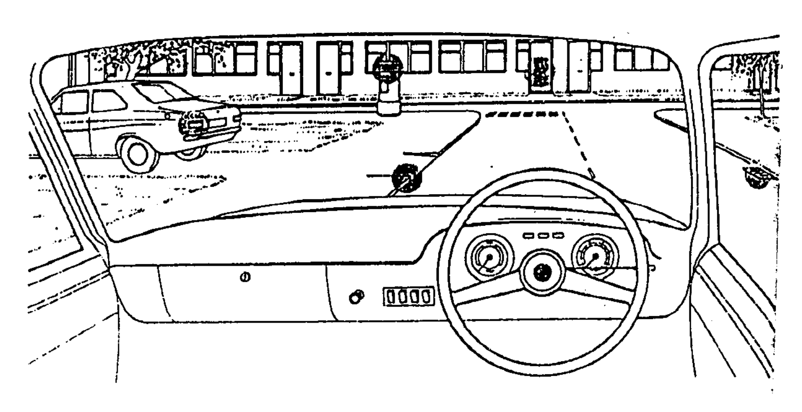


شكل رقم (١٣٧) خطورة السير ليلا بمصباح أمامي واحد في السيارة

(١) راجع : شروط الانارة بالفصل الحادي عشر من الباب الحالي

٢ ـ ثبت أن السائق الذي يتمتع بقوة إبصار عادية يحتاج الى حوالي نصف ساعة حتى يعتاد الرؤية ليلا، ولهذا يجب على السائق أن يجلس في السيارة لبعض الوقت قبل بدء الرحلة، ويمكن استغلال هذا الوقت في القيام بتدريب العين على الرؤية في هذه الظروف(١)، وهناك بعض التمارين التي يمكن أن يمارسها السائق لتدريب عينه على الرؤية الجيدة ولتنبيه حاسة التركيز قبل بدء الرحلة ونعرضها فيما يلي(٢) :

أ ـ قبل أن تبدأ رحلتك ليلا بالسيارة، أنظر إلى أي شيء بعيدا، وليكن باب منزل، ودون أن تحرك عينيك، حاول أن ترى في ذات الوقت خمسة أشياء أمامك مثل شجرة أو صندوق بريد أو سيارة أو الرصيف أو حفرة في الطريق، وذلك كما في الشكل التالي(٣).

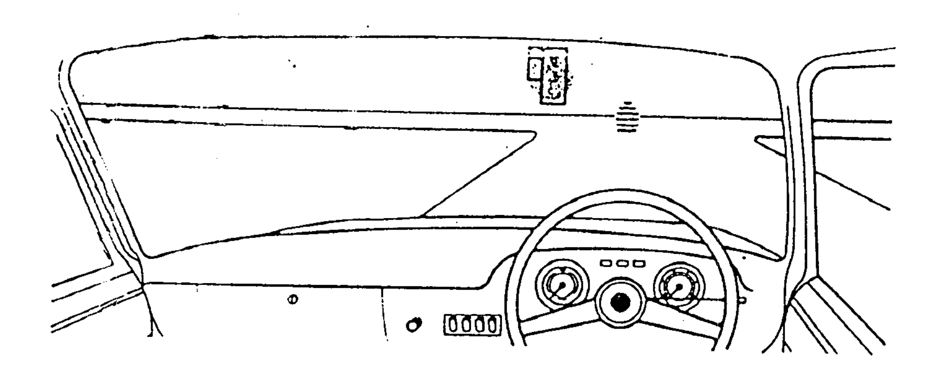


شكل رقم (١٣٨ أ)

---

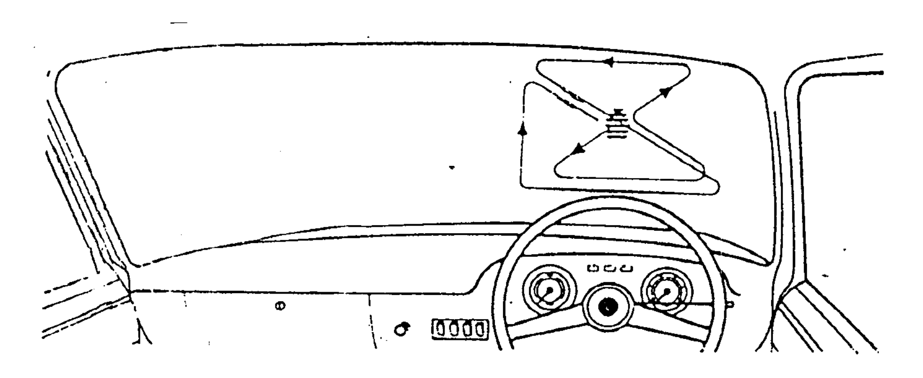
(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٥٩.
(٢) المرجع السابق، ص ٥٥٨، ٥٥٩.
(٣) المرجع السابق، ص ٥٥٨.

ب ـ ضع بصمة الابهام على الزجاج الأمامي للسيارة، ثم ركز بصرك عليها ثم على أي شيء أمامك مثل باب منزل، ويكرر هذا التمرين ست مرات.



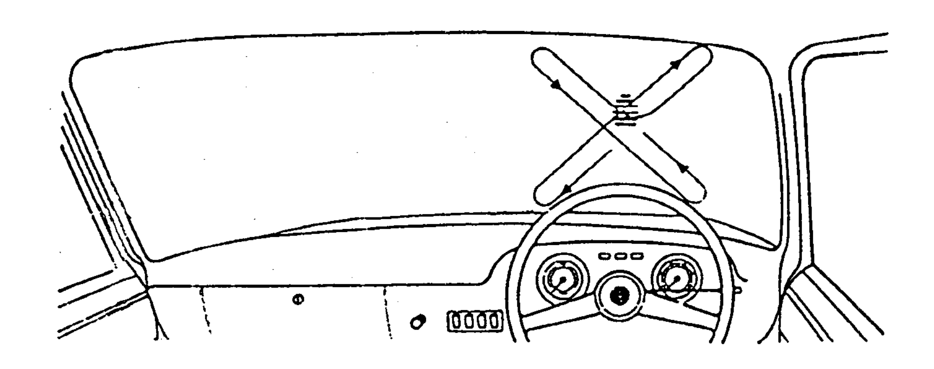
شكل رقم (١٣٨ ب)

جـ ـ من أجل تمرين وتحريك عضلات العين، تستخدم بصمة الإبهام الموجودة على الزجاج كمركز، ثم تحرك العينين على شكل حرف Z مرتين كمايلي.



شكل رقم (١٣٨ جـ)

د ـ تستخدم نفس بصمة الإبهـام كنقطـة تقـاطـع، ثم تحـرك العينين في شكل × مرتين كما يلي :



شكل رقم (١٣٨ د)

٣ ـ بالنسبة لمن يقود بنظارة طبية يمنع بتاتاً القيادة الليلية بدون نظارة، أيضا يجب ان تكون النظارة ليلية وليست شمسيـة، وكـذلك يـراعي أن تكـون العدسات نظيقـة وسليمـة وليست بهـا كسـور أو خـدوشـات، لأن العـدسـة المخدوشة تؤدي الى بعثرة الضوء كما تعوق الرؤية الـواضحـة، ويجب اختيـار نوع جيد من النظارات، فالعـدسـات البـلاستيكيـة الـرخيصـة مثـلا يمكن ان تستقطب الضـوء من الاسطح الأفقية، أي من الطريق أو غطاء محرك السيـارة، أيضا تظهر الخطوط المتعرجة في الزجاج الأمامي للسيـارة. كما يجب ألا تكـون اطارات النظارة والأجزاء الجانبية البلاستيكية سميكة أكثر من اللازم والا سيقل مجال الرؤية(١).

٤ ـ يحظر استخدام الضوء الأمامي العالي داخل المـدن، ولا يستعمـل الا خارجها وبشكل متقطع عند المقابلة مع سيارة قادمة، وعند مسافـة لا تقـل عن ٣٠٠ متر وذلك لتحذير السيارات القادمة من عدم خلو الطريق المقابل.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٥٥٨.

٥ ـ يراعى عدم استخدام الضوء العالي بصفة مستمرة، لأن ضوءه يبهر عيون قائدي السيارات القادمة، فلا يستطيعون كشف ورؤية الطريق أمامهم، وقد يفاجأون بجسم صلب أمامهم في اللحظة التي يسلط عليهم الضوء العالي من السيارة القادمة فلا يستطيعون تجنبه أو تفاديه فيصطدمون به، والعديد من حوادث المرور الليلية تقع لهذا السبب وبهذه الطريقة.

٦ ـ أيضا إذا كان السائق يسير خلف سيارة أخرى في الطريق، فيجب عليه عدم إستخدام الأضوية العالية لأن المرآة الأمامية في السيارة الأمامية تعكس الضوء العالي القادم اليها من الخلف على عين سائقها، فيحدث له نوع من الابهار أيضا، ولا يستطيع تحديد طريقه بدقة ويكون معرضاً للاصطدام بسيارته في أية أجسام صلبة أمامه أو على جانبي الطريق.

٧ ـ تزداد الخطورة ليلا في الأحوال الجوية الرديئة كالأمطار والضباب، فعلى السائق إضاءة أنوار السيارة واستعمال آلة التنبيه على فترات متقطعة لتحذير السيارات القادمة مع تهدئة السرعة في جميع الأحوال.

٨ ـ من الأمور الهامة في السواقة الليلية ضرورة عدم التهور في السرعة، والاعتماد على خلو الطريق من المارة أو السيارات، والانطلاق بالسيارة، خاصة وأن الانسان يكون متعباً في الليل، وغالبا ما يغالبه النوم، وفي لحظة سبات خاطفة يجد نفسه وقد اصطدم بشجرة أو سيارة قادمة أو انحراف عن الطريق الى طريق رملي أو صخري قد تكون نتيجته تدهور السيارة ووقوع حادث مروري أليم.

٩ ـ في حالة الوقوف أو التوقف الإضطراري ليلا يجب على السائق إضاءة أنوار السيارة واتخاذ الاجراءات والاحتياطات الواجب اتخاذها للوقوف أو التوقف السليم الخالي من المخاطر والذي سبق بيانه في الفصل الخاص بالوقوف والتوقف(١).

(١) راجع ما سبق، الفصل الأول من الباب الحالي.

المبحث الثالث

حيوان سائب

أولاً : خطورة الحيوانات السائبة على القيادة(١) :

من أخطر حوادث المرور حادث اصطدام سيارة بحيوان سائب يعبر الطريق فجأة أمام السيارة ويفاجأ السائق بأنه قد اصطدم به وراح ضحيته، ونظراً لهذه الخطورة فان السلطات في الدولة تولي هذا الموضوع اهتماماً كبيراً، فتقوم بحملات مرورية توجه فيها نظر السائقين وتحثهم على الحذر من السير بدون احتراز ودون انتباه وتركيز في الأماكن التي يكثر فيها ظهور ومرور الحيوانات السائبة، وتزداد خطورة هذه الحوادث عندما تصطدم السيارة بأحد الجمال، وذلك بسبب ضخامة جسم هذا الحيوان، وأنه عند الاصطدام به فانه يقع بجسمه على سقف المركبة فيؤدي الى اصابة الركاب أو وفاتهم وهناك علامات مرور دولية لتنبيه السائقين لهذا الخطر، وهي التي يوضحها الشكل التالي :



شكل رقم (١٣٩)

---

(١) عرفت المادة الثانية من قانون حركة السير في امارة دبي (الحيوان) بأنه كل جمل أو حصان أو بغل أو كلب أو ماشية أو ضأن.

ويظهر من احصائية حوادث السير في امارة دبي عام ١٩٩١، أن عدد حوادث صدم الحيوان وصلت ١٤٨ حادثاً ، منها (٢٦) حادثاً حدثت بها اصابات، وبلغ مجموع المصابين (٤٠) مصابا باصابات مختلفة منها اصابتان بليغتان وحالة وفاة واحدة، وبذلك يصل معدل الإصابات في هذه الحوادث (٢٧٪)، ومعدل الوفيات ٠,٦٨٪.

وقد بلغ أعلى معدل لحوادث صدم الحيوان الذي نتجت عنه اصابات خلال الساعة السابعة مساء (١٢ حادثاً) بنسبة مئوية مقدارها ٨,١٪ من مجموع حوادث صدم الحيوان عام ١٩٩١، ومعظم حوادث صدم الحيوان (٧٨,٧٪) وقعت نتيجة عدم التقدير لمستعملي الطرق، ١٥,٨٪ نتيجة الإهمال وعدم الانتباه، و٤,٧٪ نتيجة وجود حيوانات سائبة على الطريق، ووقع ٩٣٪ من حوادث صدم الحيوان من الرجال(١).

ثانياً : تصرفات قائد السيارة عند مواجهة هذه المشكلة :

نظراً للارتفاع النسبي لمعدل الإصابات في حوادث صدم الحيوان، مما يدل على خطورة هذه الحوادث، فإنه عند مشاهدة اللوحة المرورية التي تدل على أن المنطقة بها حيوانات سائبة، أو عند مشاهدة حيوان سائب يقف في عرض الطريق، أو يقطع الطريق، يجب على السائق مراعاة ما يلي :

١ ـ تهدئة السرعة تماما عند مشاهدة العلامة، واذا كان الحيوان أو الحيوانات تعبر الطريق يجب الوقوف وتشغيل مصابيح الاضاءة الخلفية الدالة على وقوف السيارة لتنبيه السيارات الخلفية وذلك لحين عبور الحيوانات للطريق.

٢ ـ حفظ مسافة كافية بين السيارة الأمامية لاتاحة الفرصة لقائد هذه السيارة لكشف الطريق من الجانبين وفي الأمام واعطائه فرصة ملائمة للتصرف

---

(١) راجع الاستاذ امين الخاجة وآخرين، المرجع السابق، ص ٢٣.

عند مواجهة حيوان سائب، لان الضغط على السيارة الأمامية يجعل قائدهـا غير قادر على التركيز في الطريق أمامه وحوله، وفي هذه الأثنـاء قـد يفـاجـأ بعبـور حيوان للطريق فيصطدم به لأنه لم يكن مستعداً لـمواجهتـه والقيـام بـالتصرف السليم لتجنب هذا الإصطدام.

إلا أنه يجب عدم إلقاء المسئولية كاملـة على قـائدي السيـارات بـالنسبـة للحيوانات السائبة على الطريق، ويجب ان تتكاتف الجهود في حل ومواجهة هذه المشكلة. ومن الإجراءات التي اتخذتها السلطات في دولة الإمارات في المناطق التي يكثر فيها مرور حيوانات سائبة في طريق السيـارات عمـل سـور من الأسـلاك الصلب المتينة التي تحول دون مرور الجمال وغيرها من الحيوانات من الطريق الرملي الى طريق السيارات المرصوف. مـع عمـل أنفـاق أو أمـاكن لـمرور هـذه الحيوانات عند الرغبة في نقلها من أحد جانبي الطريق الى الجانب الآخـر ومثـال ذلك طريق العين دبي.

كذلك أوجبت المادة (١٨) من مشروع اللائحة التنفيـذيـة أن يكـون لهذه الحيوانات قائد مسئول عنها، فنصت على أنه يجب أن يكون للدواب وحيـوانـات الجر أو الحمل أو الركوب فـرادي كـانت أو قطعـانـا قـائد أو عـدد كـاف من القائدين بحيث لا تخرج عن سيطرتهم، ولا يجوز تركها في الطريق بمفردها إلا اذا كانت مقيدة بحيث يمتنع عليها الحركة، ويجب ان تنظم قيادتها بحيث تجعل قطعها للطريق أو تجاوزها ممكنا دون عرقلة المرور(١). وكـذلك أوجبت المـادة ٧٨ من المشروع على قائدي الماشية أو الأغنام أو حيوانـات الجـر أو الجمـل أو الركوب استخدام أنوار وأجهزة عاكسة عند إنتقالهم ليلا على طول نهر الطريق.

---

(١) ورد النص في المشروع بالنسبـة للجـزء الأخير من المـادة ١٨ كـالآتي «... بحيث تجعـل تقاطعها أو تجاوزها ممكناً...». ونظراً لان كلمة تقاطعها لا تدل بدقة على المقصود منهـا في هذا السياق، وهو قطع الدواب للطريق، فقد استخدمنا في المتن عبارة قطعهـا للطـريق بدلا من كلمة تقاطعها التي وردت في المشروع لانها في رأينـا أكثـر دلالـة على المقصـود والمطلوب.

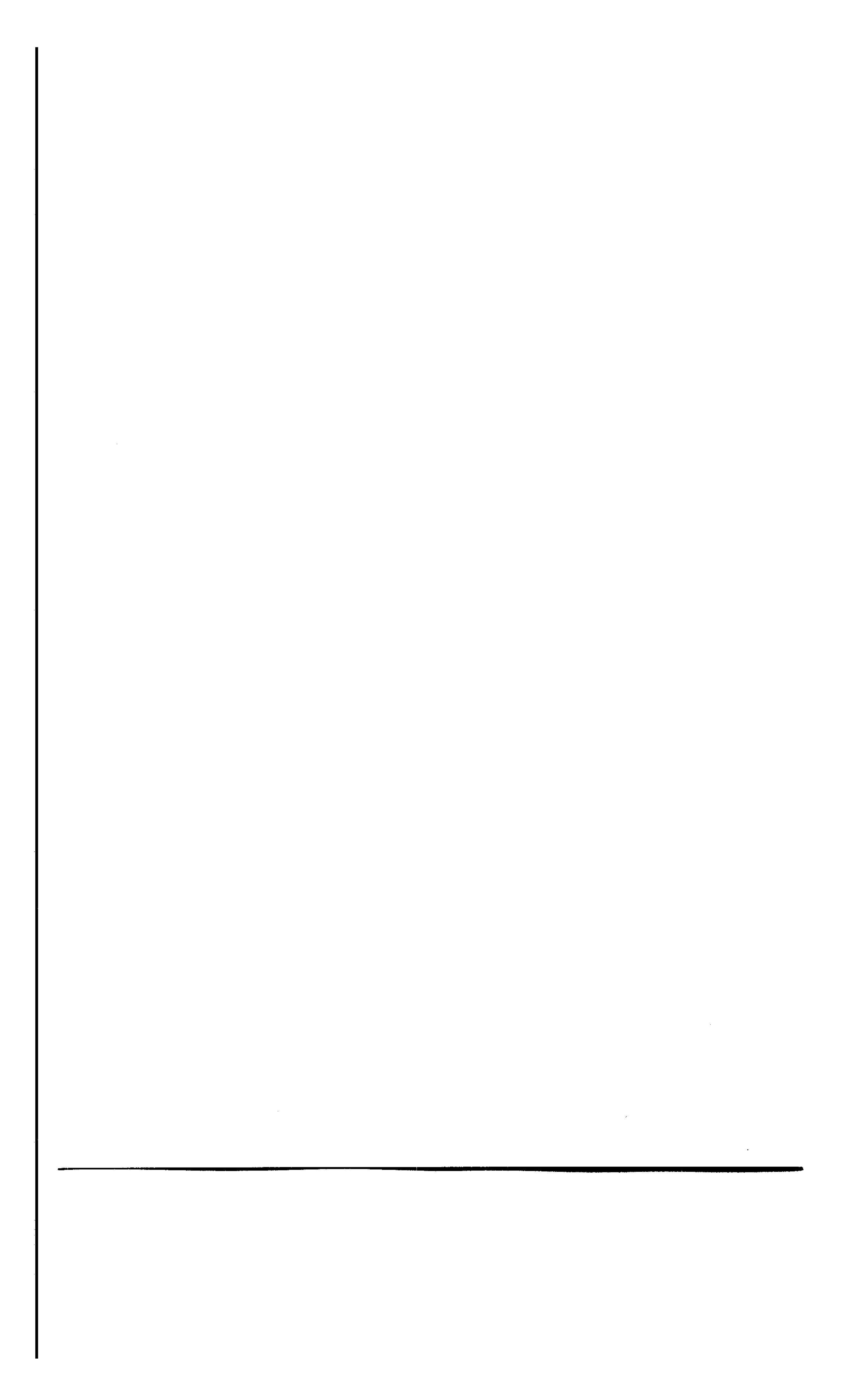
وتمشيا مع هذا النص، فان من الاقتراحات التي قيل بها لتجنب حوادث الاصطدام بالحيوانات الزام مالكيها أو المسئولين عن رعايتها وضع علامات عاكسة على هذه الدواب «كالدهانات الفسفورية» لتمييزها ليلا(١).

أما بالنسبة للحيوانات الشاردة التي ليس لها صاحب فيجب تكوين فرق خاصة لمحاولة ابعادها عن الطرق، وجمعها في أماكن خاصة واعتبار أنها مملوكة للجهات المعنية بأمور الثروة الحيوانية ووسائل تنميتها حتى نحمي الطرق ونضمن سلامتها وسلامة مستعمليها(٢).

---

١٢) الطريق وأثره في حوادث المرور، مرجع سابق، ص ١٠٨.

(٢) المرجع السابق، ص ١٠٨.



الباب الثالث

أنواع حوادث المرور

يقصد بأنواع الحوادث الشكل الذي يتخذه حادث السير، أو الكيفية التي وقع بها الحادث، وهنـاك أشكال عـديـدة لحادث السير، ولكن في الغالب يتخـذ الحادث شكلاً أو أكثر من الأشكال التالية :

١ - التصادم.

٢ - التدهور.

٣ - الإنزلاق أو التزحلق.

٤ - الدهس.

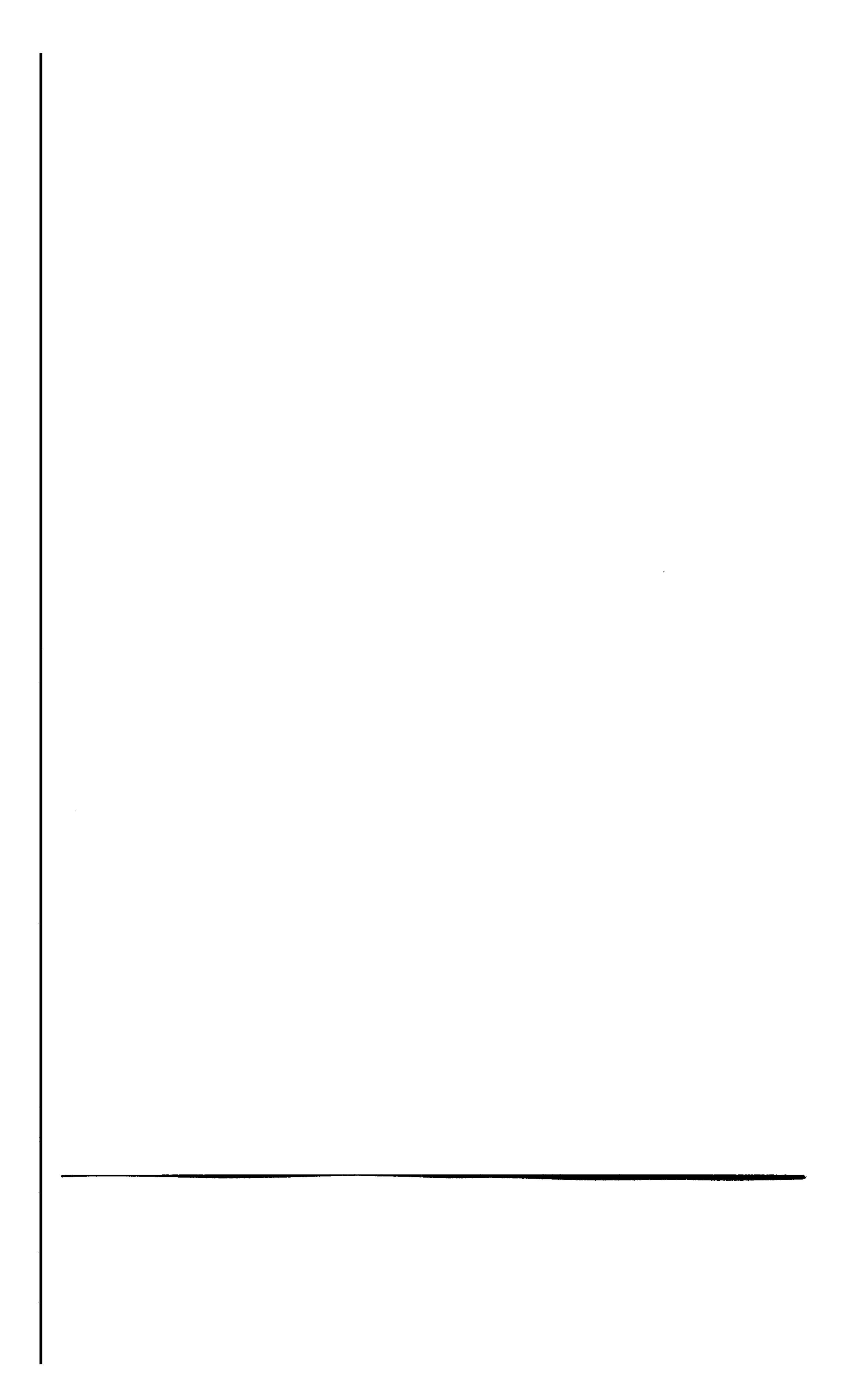
٥ - حريق السيارة.

وحادث السير قد يتخـذ أكثر من شكل من الأشكال السابقـة، فقد يكون حادث إنزلاق ثم تصادم ثم تدهور في نفس الوقت أو تصادم وتدهور وتصادم وهكذا.

ومعرفة نوع الحادث يفيد محقق السير عند علمه بالحادث، لإمكان اتخاذ الإجراءات المناسبـة، والتي قد تختلف من حادث إلى آخر، وذلـك قبل انتقاله إلى مكان الحادث لإجراء التحقيق اللازم.

كما يفيد هـذا التقسيم في التعـرف على الأسباب المختلفـة لوقـوع حادث السير، وذلك من خـلال إحصائيـات الحوادث التي يظهر بها الأشكـال المختلفة لحوادث السير وأسباب وقوعها.

وسوف تتضح لنـا كل هذه الأمور عنـد عرضنـا لكل شكل من الأشكال السابقة في الفصول التالية.



الفصل الأول

حــــادث التصـــــادم

أولاً : التعريف بحادث التصادم :

التصادم معناه إرتطام مركبتين أو أكثر مع بعضهم أو إرتطام مركبة مع عارض آخر على الطريق أو خارجه(١).



شكل رقم (١٤٠)
حادث تصادم (ارتطام مركبة بمركبة أخرى)

ثانياً : أنواع وأشكال حوادث التصادم :

وحـادث التصادم لـه صـور وأسبـاب مختلفة، فقـد يقع التصـادم بين مـركبتين، أو بين مركبـة ودراجـة بخـارية أو هـوائيـة، أو بين مـركبة وأحـد العوارض أو الحواجز، وكل هذه التصـادمات ينتج عنها خسائر في الأرواح وفي الممتلكات في أغلب الأحيان.

---

(١) المحامي / عدنان عبد المجيد، المرجع السابق، ص ١٨.

والتصادم بين مركبة وأخرى قد يقع من الخلف أو من الأمام، أو من أحد الأجناب، كما قد يكون الاصطدام عمودياً أو أثناء الدوران، وقد يكون بين مركبتين فقط وقد يكون متتابعاً وقد يكون غير متحرك وقد يكون متقابلاً.

وسوف نعطي فكرة سريعة عن كل هذه الأنواع من التصادمات :

١ - الصدم من الخلف وأسبابه :

بحسب الأصل فإن السيارة القادمة من الخلف، وتصدم سيارة أمامها، تكون مسئولة مسئولية كاملة عن الحادث، فإذا تعرقل السير مثلاً وتوقفت السيارات خلف بعضها، وجاءت سيارة مسرعة ولم يتنبه سائقها إلى وجود هذا الرتل من السيارات وصدم بمقدمة سيارته مؤخرة السيارة الواقفة أمامه، واندفعت هذه السيارة الأخيرة فصدمت السيارة التي أمامها وهكذا إلى عدد معين من السيارات الواقفة، فإن السائق الأخير الذي جاء مسرعاً يتحمل المسئولية كاملة عن هذه المصادمات المتتابعة.

لكن ليس معنى ذلك أن السيارة الصادمة تتحمل دائماً المسئولية كاملة، فقد تتوزع هذه المسئولية بين السيارة الصادمة وبين السيارة المصدومة، وقد يدخل في تحمل هذه المسئولية طرف ثالث تسبب في وقوع الحادث، ونعرض أمثلة لهذه الحالات :

(أ) الوقوف الفجائي للسيارة الأمامية بسبب حفرة أو عائق أو مانع أو مرور مفاجيء لإنسان أو حيوان من أمامها :



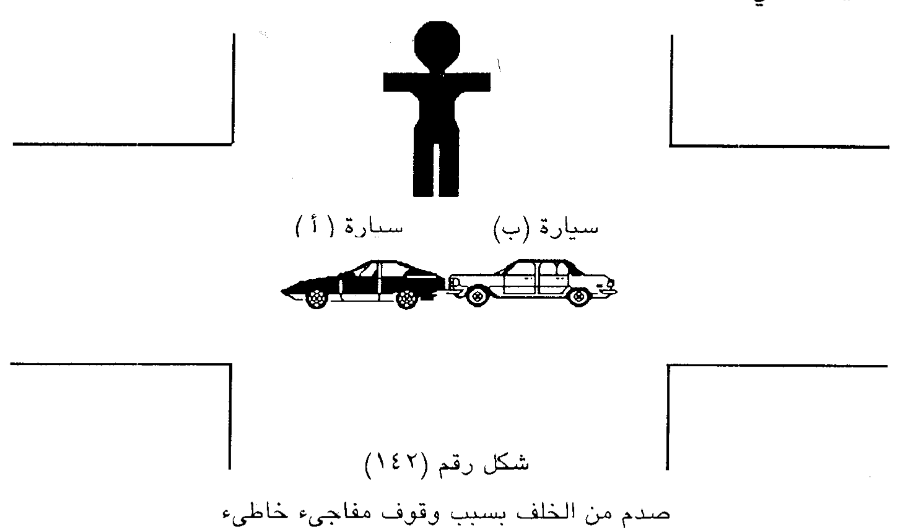
شكل رقم (١٤١) ـ صدم من الخلف بسبب عائق أمامي

في هـذه الحالـة لا يكـون (أ) مسئـولاً عن حـادث الصـدم، وتتـوزع المسئـولية بين (ب) السيـارة الصـادمـة، وبين المتسبب في الحفرة (المقـاول أو البلدية) أو بين صاحب الحيوان (إذا أمكن التعرف عليه)، أو بين الشخص الذي مر بسلامة الله من أمام السيارة المصدومة.

ومسألـة تحديد المسئـولية عـن الحادث في هذه الحالـة تثير العديـد من المشـاكل، إذا لم يحدد المتورطـون في الحادث مسئـولية كل منهم عنـه، ويحال الأمر إلى النيابة والمحكمة لتحديد وتوزيع المسئولية بين المتسببين في الحادث.

(ب) التوقف المفاجىء بتقدير خاطىء أو لأي سبب من الأسباب :

فإذا تـوقف سائق سيـارة أماميـة عنـدما سمع نـداء شرطي المرور على إحـدى السيارات اعتقـاداً منـه أنه ينـادي عليـه هو، فتـوقف فجأة، وحـاولت السيارة التي خلفه التوقف، إلا أنها فشلت وصدمت بمقدمتها السيارة الأولى.



شكل رقم (١٤٢)

صدم من الخلف بسبب وقوف مفاجىء خاطىء

وفي هذه الحالة يتوافر الخطأ في حق السيارتين (أ)، (ب) السيارة (أ) صاحبة الخطأ الأكبر لأنها وقفت فجأة على سبيل الاعتقاد الخاطىء بأن شرطي المرور طلب منها التـوقف. والسيارة (ب) لأنها لم تترك مسافة الأمـان الكافية

لتفادي الإصطدام بالسيارة التي أمامها حتى ولو كانت مخطئة، فعلى السائق في الطريق أن يعمل دائماً على تلافي أخطاء الغير. وهنا تكون المسئولية مشتركة وفي حالـة عدم الاتفـاق أو الصلح، فإن القضاء هـو الذي يتـولى توزيع المسئـولية بحسب جسامة خطأ كل منهما(١).

ونفس الحالـة ونفس الحكم السابق ينطبق على التـوقف المفاجيء بـدون مبرر، أي حتى لو كان المبرر خاص، كما لو تذكر السائق أمراً يستوجب عودته إلى عكس الاتجاه فيتـوقف فجأة ليحاول الـدوران، وهنا إذا جـاءت سيارة غير منتبهة من الخلف فصدمته فتكون المسئولية مشتركة كما سبق القول.

ومن أكثر حـوادث الصدم من الخلف شيـوعاً وقـوف السيارة الأمـامية فجأة مع إعطـاء إشارة أو بـدون إعطاء إشـارة، وأكثر مـا تحدث هذه الحالـة بالنسبة لسيارات الأجرة «التـاكسي» لتحميل ركاب أو لإنزال ركاب في أي مكان من الجانب الأيمن للطريق ودون الانتظار للوصول إلى بعض المواقف الموجودة على جانبي الطـريق أو دون التأكد مـن أن هذا التوقف الفجـائي لن يتسبب في حادث مروري تتورط فيه السيارة أو السيارات القادمة من الخلف.

أيضاً يحدث التـوقف الفجائي أمـام الإشارات الضوئيـة الأوتومـاتيكية، فعندمـا يتغير الضوء الأخضر إلى الضوء الأصفـر، نجد أن السيـارة التي عليها

---

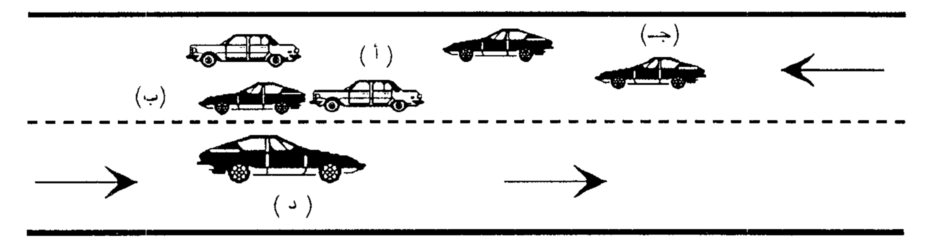
(١) جاء في حكم للمحكمة الاتحادية العليا :

«... واشتراك السـائقين هكـذا في الخطأ الـذي أدى إلى وقـــوع الحادث يـوجب تـوزيع المسئولية بينهما ويتعين مراعاة ذلك في تقدير التعويض الذي يطالب به المدعي»، القضية (٤) السنة القضائية الثانية، قضائيـة عليا مدني في ٢٠/١١/١٩٧٤، موسوعة الإمارات القانونية، دراسة وإعداد المحـامين فاهم بن سلطان القاسمي ومحمود الشربيني، الجزء الأول، بدون سنة نشر، ص ٣١٣؛ راجع كـذلك أحكام دوائر النقض الجزائي، حيث ورد في أحد هذه الأحكام «أن المساهمة بـالخطأ في مسئولية وقوع الحادث لا يعفي الآخر من المؤاخـذة عن الخطأ الـذي وقع من جـانبه وأسهم في وقـوع الحادث»، المرجع السـابق، الجزء الثاني، ص ٢٥٦.

الدور في العبور كالسيارة (أ)، تتردد في عبور التقـاطع أما التي خلفها كالسيارة (ب) فتظل مستمرة في السير بسرعتها السابقة، بل إنها قد تزيد من السرعة على أمل عبـور الإشـارة الصفراء، ولهذا فإنها تصطـدم السيـارة (أ) من الخلف عندما تتوقف السيارة (أ) بعد تردد على خط الوقوف.

وتبدو خطورة هذه الحادثة في أن السيـارة (ب) قد تصدم السيارة (أ) في الخلف بشدة فتدفعها في طريق السيـارات القادمة من الإتجاه المتقاطع والتي تكون قـد بدأت في السير عندمـا يظهر الضـوء الأخضر أمامها وتكـون النتيجة وقوع حادث مروري قد يكون مروعاً.

ويوضـح الرسم التالي حالة الصدم نتيجة الوقوف المفاجىء :



شكل رقم (١٤٣)
صدم من الخلف نتيجة الوقوف المفاجىء أثناء السير

ويظهر من الـرسم السابق أن السيارة (أ) إذا أرادت التجـاوز وتفادي الاصطـدام بـالسيارة (ب) التـي توقفت فجـأة فإنها لن تستطيع ذلك بسبب قدوم السيـارة (د) من الإتجاه المقابل وقدوم السيـارة (جـ) من الخلف، ولا يكون أمامه سوى الضغط على الفرامـل ولكنها لا تسعفه لأن الوقوف المفاجىء للسيارة (ب) قلل من مسافة الأمان اللازمة، وتكون النتيجة حدوث تصادم بين مقدمة السيارة (أ) ومؤخرة السيارة (ب).

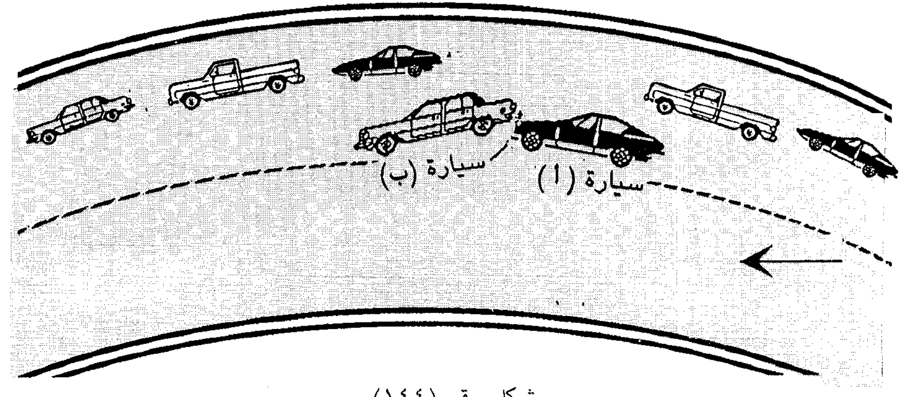
وفي الكثير من الحوادث من هذا النوع تستطيع السيارة (أ) الضـغط على الفـرامل في وقت مناسب وعـدم الاصطدام بـالسيارة (ب) التي تـوقفت فجأة،

ولكن تأتي السيـارة (جـ) خلف السيـارة (أ) بسرعـة كبيرة وتحاول ضغط الفرامل ولكنها لا تتمكـن من حفظ المسافة بينها وبين السيـارة (أ) فتصدمها من الخلف وتدفعها للأمام فتصدم بدورها السيارة (ب)، وهنا نجد أن السيارة (أ) حدثت بها تلفيات من الأمام والخلف، والسيارة (ب) من الخلف والسيارة (جـ) من الأمام.

وتتوزع المسئوليـة عن هذه التلفيات بين السيـارة (ب)، والسيارة (جـ)، أما السيارة (أ) فلا تقع عليها أية مسئولية عن هذه الحوادث.

وتعرف هـذه الحالة بحالـة المصادمـات المتتالية، وتحدث عنـد تعرقل أو توقف السير في منطقة الإشـارات أو فوق الجسور أو في الأنفاق أو وجود رتل من السيارات خلف سيارة معطلة أو متورطة في حادث، وإذا لم يتخذ السائقون الحيطة والحذر فإن هذه الحوادث تكون خطيرة وينتج عنهـا خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات.

(جـ) التوقف المفاجيء مع الرجوع للخلف على منعطف :



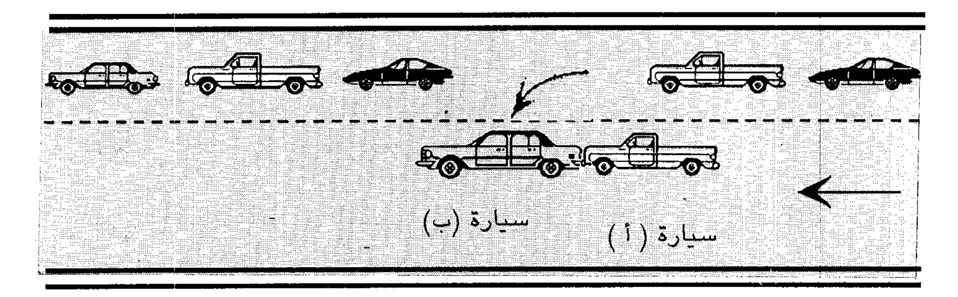
شكل رقم (١٤٤)
صدم من الخلف بسبب التوقف المفاجيء مع الرجوع للخلف على منعطف

في هذه الحالـة فإن قائد السيـارة (ب) يسير ببطء بحثاً عن مكـان خالي يوقف سيارته فيه، ووجد المكان الموضح بالشكل بين السيارات الواقفة، فتوقف

فجأة وعاد إلى الوراء بشكل منحرف في هذه الأثناء كان (أ) قادماً من الخلف، ونتيجة لأن الطريق منحرف فإنه لم يستطع رؤية (ب) في وقت مناسب أي من مسافة بعيدة، كما فوجيء برجوعه إلى الوراء فلم يتمكن (أ) من إيقاف سيارته في وقت مناسب وصدم (ب) من الخلف.

وهنا تكون المسئولية مشتركة بين السيارتين وتكون مسئولية (ب) أكبر من مسئولية (أ)، لأنه توقف فجأة ثم رجع إلى الخلف على طريق في شكل منحنى دون التأكد من خلو الطريق خلفه، كما يسأل (أ) لأنه وجب عليه ترك مسافة كافية بينه وبين السيارات التي أمامه.

(د) تلقي الصدمة من الخلف بعد الخروج من الصف :



شكل رقم (١٤٥)

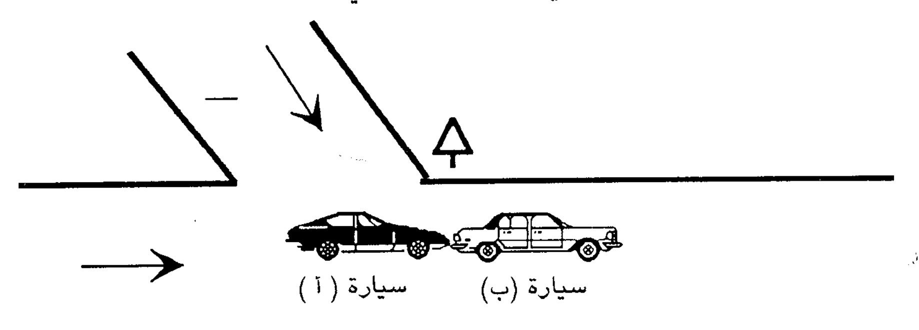
صدم من الخلف بسبب الخروج من بين رتل سيارات واقفة

هذه الحالة عكس الحالة السابقة، وفيها السيارة (ب) كانت واقفة في صف السيارات وأرادت الخروج إلى الطريق، وأثناء خروجها ببطء فوجئت بالسيارة (أ) قادمة من الخلف بسرعة وصدمت بها.

وهنا تتحدد المسئولية بحسب ظروف الواقعة، فإذا كانت السيارة (ب) قد خرجت بالفعل إلى نهر الطريق، وصدمتها السيارة (أ) من الخلف، فإن المسئولية تقع كاملة على السيارة (أ)، أما إذا خرجت السيارة (ب) فجأة إلى الطريق، ولم تتأكد من خلوه وصدمتها السيارة (أ) التي كانت قادمة من

الخلف فإن المسئولية تكـون مشتركة وتتحدد مقدارها بمعـرفة المحكمة بحسب جسامة الخطأ الذي وقع من كل من السيارتين.

هـ ـ الدخول من طريق فرعي إلى طريق رئيسي :



شكل رقم (١٤٦)
صدم من الخلف نتيجة الدخول من طريق فرعي إلى طريق رئيسي مع عدم التأكد من خلو الطريق

في هذه الحالة كانت السيارة (ب) قادمة من طريق فرعي، ودخلت بسرعة بطيئـة وفجأة إلى الطريق الـرئيسي، وكانـت السيارة (أ) قـادمة من الطـريق الرئيسي بسرعة كبيرة ولم تسعفـه الفرامل في المحافظة على مسافـة الأمان بينه وبين السيارة (ب) فصدمها من الخلف.

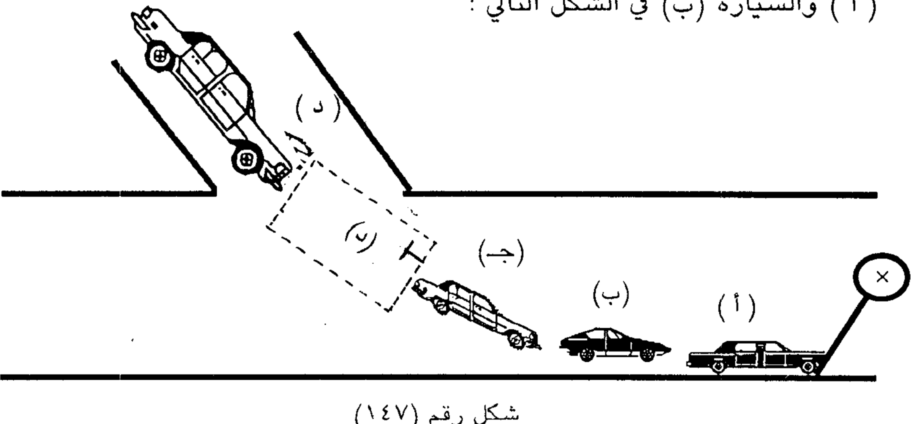
وهنا يثـور خلاف في تحديد المسئوليـة، فالسيارة (ب) كـان يتعين عليها الإنتظار تماماً لحين التأكد من خلو الطريق الرئيسي وقدرتها على الدخول الآمن في هدوء والاستمرار في السير بـالسرعة البطيئة وعدم عـرقلة المرور القادم من الخلف وإرغام هـذه السيارات على الاصطدام بها، إذا كـانت مسرعة خـاصة في الطرق الخارجية ذات السرعات الكبيرة.

أيضاً بالنسبـة للسيارة (أ) كان يجب على قائدها أن يكـون حذراً لدى اقترابه من هـذا الطريق الفـرعي، وأن يتوقع دخول سيـارة منه والسير أمـامه بسرعة بطيئة، فعند الاقتراب من الطـرق الفرعية أو المفارق يتعين تهدئة السرعة

بصفـة عـامة والحذر مـن دخول سيـارات من هـذه الطـرق فجأة أو ببطء إلى الطريق الرئيسي.

وهنا تكون المسئولية مشتركة وتتحـدد بمقدار الخطأ الذي ساهم به كل من قائد السيارة (أ) والسيارة (ب) في وقوع الحادث.

وفي بعض الأحيان تكـون بعض السيارات واقفة في المنـوع كالسيارة (أ) والسيارة (ب) في الشكل التالي :



شكل رقم (١٤٧)
صدم من الخلف نتيجة دخول الطريق قبل التأكد
ووقوف بعض السيارات في الممنوع

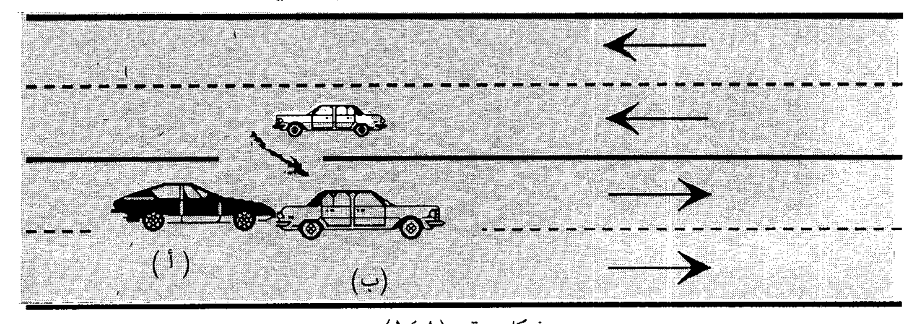
ثم تأتي السيارة (د) من طريق فرعي وتصـدم السيارة (جـ) القادمة من الطريق الرئيسي فتحـرفها جهة اليمين وتدفعها فتصطدم بمـؤخرة السيارة (ب) وهذه الأخيرة تتحرك نتيجة الصدمة وتصطدم بمؤخرة السيارة (أ).

في هذه الحالة تكون المسئوليـة كاملة على السيارة (د)، فعلى الرغم من أن السيارتين (أ)، (ب) واقفتان في الممنوع، إلا أن الطريق عريض يتسـع لمرور أكثر من سيارة في منطقة وقوف هاتين السيارتين في الممنوع، وبالتالي فإنهما لم يتسببـا في وقوع الحادث بطـريق مباشر أو غير مبـاشر، ووقوفهما في المنـوع يمثل فقط مخالفـة سير، فلا مجال لتقـرير مسئـوليتهما أو مسئوليـة السيارة (جـ) عن الحادث.

وعلى أية حال فإن قاضي الموضوع يبحث ظروف كل حادث على حدة من خلال محضر الشرطة وتحقيقات النيـابة وسماع أقوال الخبراء وشهود الحادث لتحديد مدى مسئولية السيارات التي تورطت في حادث السير.

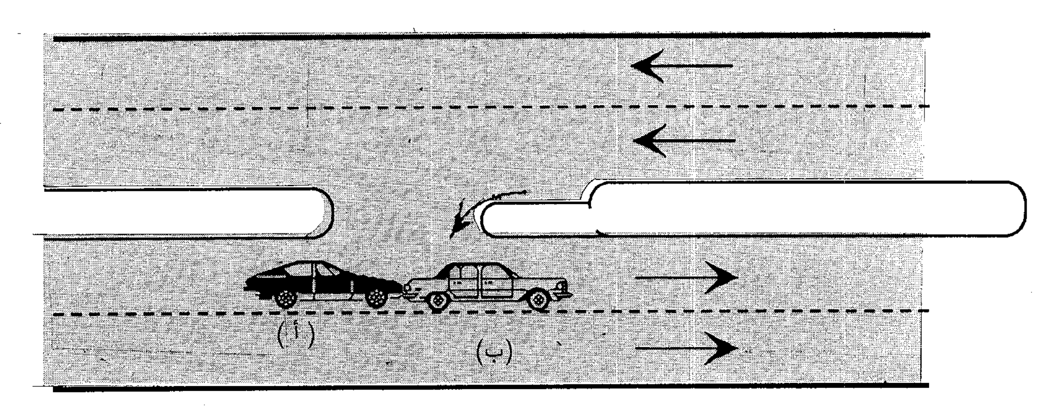
(و) الدوران إلى إتجاه آخر :

هذا الدوران قـد يكون بسبب تغيير الإتجاه في عكس السير في طريق، ولا تفصل جزيرة في الوسط بين الطريقين كما في الرسم التالي :



شكل رقم (١٤٨)
صدم من الخلف نتيجة الدوران الخاطىء

وقـد يتم الـدوران بنفس الطـريقة السـابقـة ولكن من فتحـة محددة في جزيرة تفصل بين الطريقين وذلك كما في الرسم التالي :



شكل رقم (١٤٩)
صدم من الخلف نتيجة الدوران الخاطىء

وفي الحالتين السابقتين تطبق نفس الأحكام التي تم بيانها في الحالة التي تضمنها البند السابق رقم (هـ) بالنسبة لتحديد مسئولية كل من السيارتين (أ)، (ب).

(ز) صدم سيارة تقف على جانب الطريق ليلاً بدون أنوار أو إشارات تحذيرية :

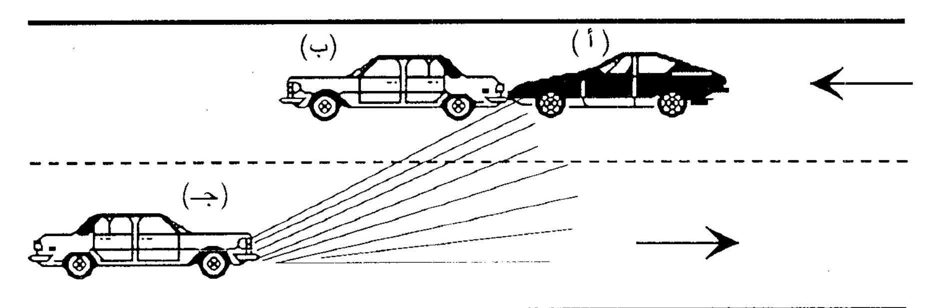
من حوادث الصدم من الخلف المفجعة صدم سيارة تقف على الطريق ليلاً بدون أنوار أو إشارات تحذيرية، فتأتي سيارة من الخلف ويكون الطريق مظلماً تماماً ولا تكون السيارة الواقفة بها أنوار أو إشارات عاكسة كالألوان الفسفورية، ونظراً لظروف الليل فإن السيارة الخلفية تستمر بنفس السرعة كما لو كان الطريق خالياً، ثم يفاجأ بجسم واقف أمامه، ويحاول الضغط على الفرامل، ولكن السرعة الكبيرة، والمسافة القليلة بينه وبين السيارة الواقفة لا تسعفه ولا تعينه على عدم الاصطدام بهذه السيارة، فيصطدم بها ويقع حادث تصادم قد يكون أليماً يروح ضحيته سائق السيارة الخلفية ومن معه من الركاب.

وتزداد خطورة هذا النوع من الحوادث في الأحوال التالية :

١ – السرعة الزائدة التي تسير بها السيارة الخلفية، فحتى إذا تمكن قائد السيارة من رؤية السيارة الواقفة في وقت مناسب فإن السرعة الزائدة التي يسير بها لن تمكنه من تفادي حادث الاصطدام.

٢ – تزداد خطورة هذا الحادث إذا تصادف في اللحظة التي يكون فيها السائق قريباً من السيارة الواقفة ليلاً مرور سيارة في الاتجاه المقابل تضيء النور العالي فتنبهر عيني هذا السائق ولا يرى السيارة الواقفة إطلاقاً فيصطدم بها وتكون هذه الصدمة عنيفة وقاتلة إذا كانت السيارة الواقفة شاحنة أو كانت

السيارة القادمة في الاتجاه المعاكس ـ من رؤية الشاحنة أو الأطوال البارزة من السيارة فيصطدم بها بقوة وقد يروح هو ومن معه ضحية لهذه الصدمة العنيفة.

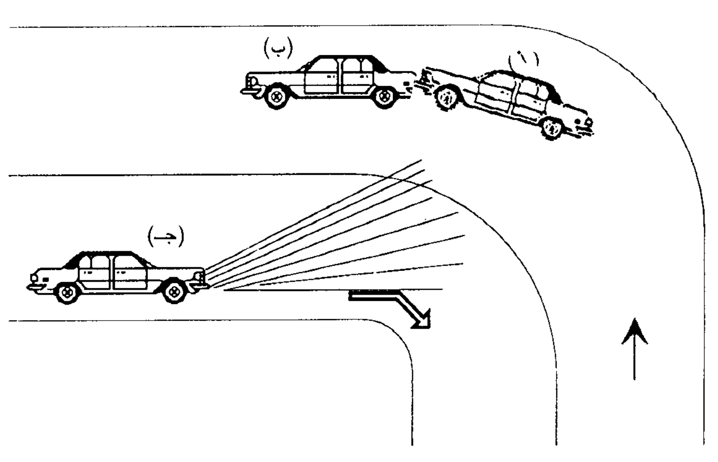


شكل رقم (١٤٩)
صدم من الخلف نتيجة وقوف السيارة المصدومة على جانب
الطريق ليلاً بدون إشارات تحذيرية

ويظهر من الرسم السابق أن السيارة (ب) تقف ليلاً على جانب الطريق بدون إنارة أو إشارات تحذيرية، والسيارة (أ) قادمة من الخلف ولا تستطيع رؤية السيارة (ب) بسبب النور العالي الذي تسلطه عليها السيارة (جـ) القادمة من الاتجاه المعاكس.

وهنا تتوزع المسئولية على السيارتين (ب)، (جـ) ولا مسئولية على السيارة (أ). وإذا لم تكن السيارة (جـ) قد استعملت النور العالي، فإن المسئولية تقع كاملة على السيارة (ب) الواقفة على جانب الطريق بدون إشارات تحذيرية أو إنارة.

٣ – أيضاً فإن حادث الصدم بسيارة واقفة على جانب الطريق ليلاً يزداد خطورة إذا كانت هذه السيارة تقف في منحنى وذلك كما في الرسم التالي :



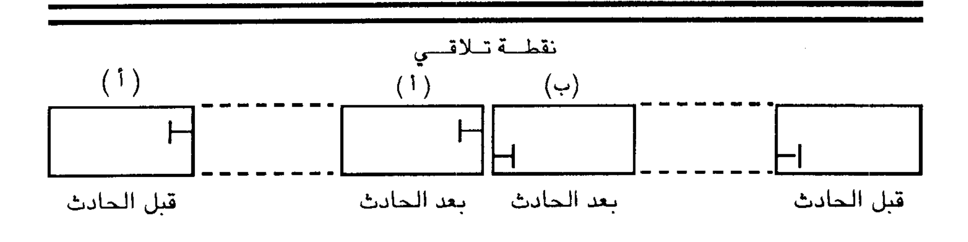
شكل رقم (١٥١)
صدم من الخلف لوقوف سيارة ليلاً في منحنى أو منعطف

فنتيجة للإنحناء أو الانعطاف في الطريق، فإن السيارة (أ) لا تستطيع رؤية السيارة (ب) الواقفة على جانب الطريق في وقت مناسب وعلى بعد كاف يمكنها من الفرملة أو تخفيف السرعة وتفادي الاصطدام بها، فعنصر المفاجأة وظهور المركبة فجأة بعد المرور من المنحنى لا يمكن سائق المركبة (أ) من تفادي الاصطدام بالمركبة (ب)، وتكون الصدمة قوية وقاتلة إذا توافر العاملين السابقين أيضاً، وهو سير السيارة (أ) بسرعة زائدة في المنحنى، وتصادف قدوم سيارة في الاتجاه المعاكس تضيء النور العالي.

وهذا النوع من الحوادث كثير الحدوث، وتقع المسئولية كاملة على السيارة (ب) التي لم تستخدم إشارات تحذيرية أو إضاءة لتنبيه السيارات القادمة من الخلف وتجنيبهم الاصطدام بها.

٢ - الاصطدام بسبب التلاقي وجهاً لوجه :

ويقصد به تلاقي المركبتين في نقطة واحدة، ومقابلة، بحيث يقع الحادث في مقدمتي المركبتين، وذلك أثناء سيرهما في إتجاهين متضادين، وعادة ما يكون هذه الحوادث من النوع الخطير نظراً لوقوع الاصطدام في مقدمتي السيارتين، وهو ما يوضحه الشكل التالي :



شكل رقم (١٥٢)
إصطــدام بالمواجهــة

وهنا يتوجب على سائقي المركبتين ما يلي :

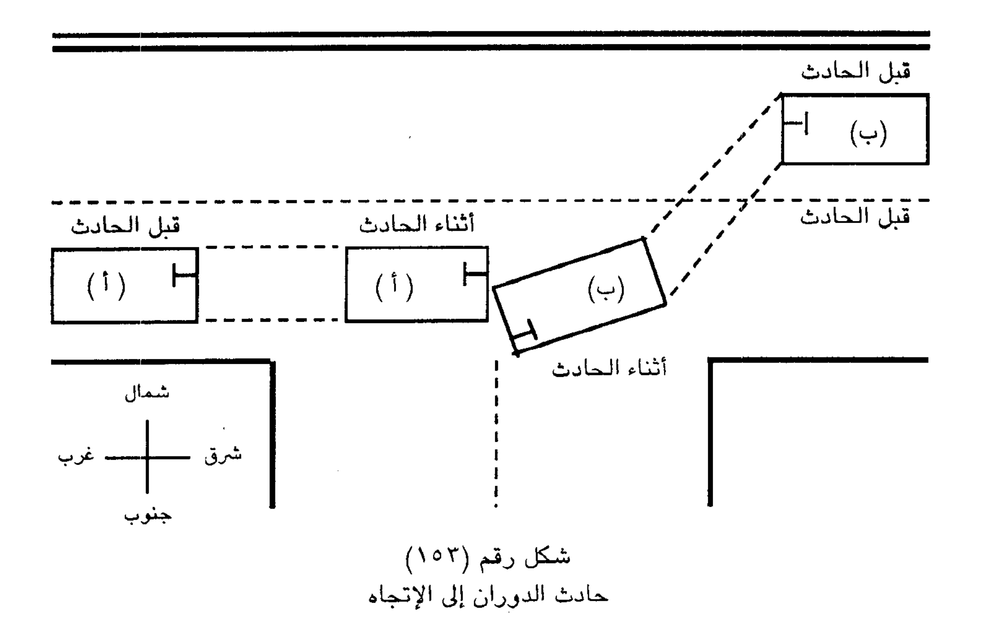
١ – الإنتباه والتركيز أثناء السير.

٢ – إفســاح أحد الســائقين المجـال للسيـارة الأخرى بـالمرور إذا كـان الطريق لا يسمح لسيارتين تسيران في آن واحد.

وتتحدد مسئولية كل من السيـارتين بحسب الخطأ الذي إرتكبه كل منها وتسبب في وقوع الحادث.

٣ – حادث الدوران إلى الإتجاه :

ويقصـد بذلك هـو دوران السيـارة (ب) لتغيير إتجاهها نحـو اليمين أو اليسار دون إعطـاء الأولوية بـالمرور للسيارة (أ) القادمـة في الإتجاه المعاكس والتي تسير في طريقها الصحيح إلى الأمام، مما ينتج عنه إصطدام السيارة (ب) القائمـة بعملية الدوران بـالسيارة (أ) الأخرى التي تسير بطـريقها الصحيح، وهو ما يوضحه الشكل التالي :



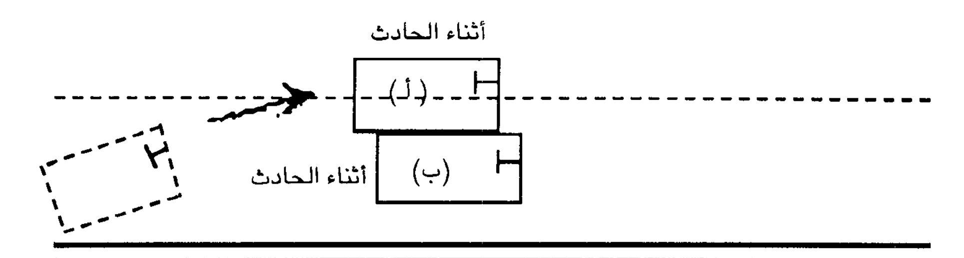
شكل رقم (١٥٣)
حادث الدوران إلى الإتجاه

من خلال هذا الحادث كان يستوجب على سائق السيارة (ب) التوقف وإفساح المجال للسيارة (أ) بالمرور وعدم الدوران وتغيير إتجاهه حتى مرور السيارة (أ) نظراً لسيرها في خط مستقيم وفي طريقها الصحيح.

ولذلك تقع المسئولية كاملة عن وقوع الحادث على عاتق سائق السيارة (ب).

٤ - الاحتكاك الجانبي بالتجاوز :

ويقصد بذلك احتكاك جوانب المركبتين جانباً بجنب أثناء تجاوز أحدهما الأخرى أثناء سيرهما في إتجاه واحد وعلى طريق واحد، وهو ما يتضح من الشكل التالي :



شكل رقم (١٥٤)
حادث الاحتكاك الجانبي بالتجاوز

وهنا يستوجب على سائق المركبة (أ) إذا أراد التجاوز.

١ - أن يتأكد من توفر مجال كاف للرؤية أمامه يسمح له بالاجتياز دون خطر.

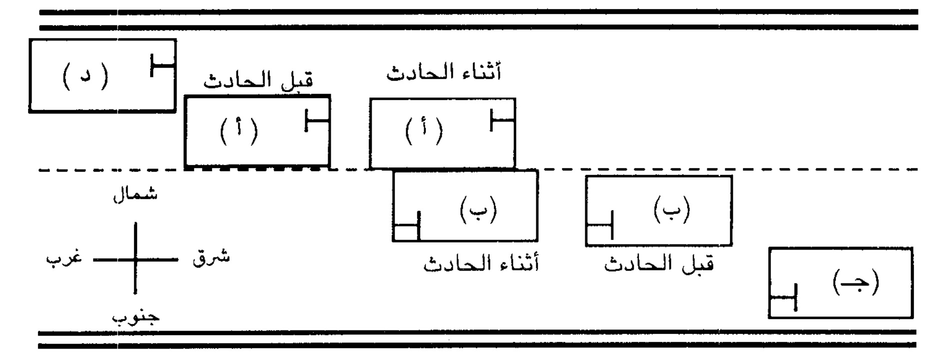
٢ - أن أن يتأكد بأن سائق المركبة (ب) عالم بأنه ينوي الاجتياز.

وهنا تقع المسئولية كاملة على سائق المركبة (أ) لأنه لم يتبع قواعد التخطي والتجاوز السليم.

٥ - حوادث الاحتكاك الجانبي بالتقابل :

ويقصد به حادث إصطدام بين مركبتين تسيران في طريق واحد وبشكل متقابل مما ينتج عنه احتكاكهما واصطدامهما بالجانب. وهو مما يدل عادة على إهمال السائقين وعدم اتباعهم لقواعد السير والمرور.

وتقع المسئولية على سائق السيارة الذي يخرج عن خط السير المحدد له ويتجاوز بحيث يسير في طريق السيارات القادمة في الإتجاه المقابل فيقع حادث تصادم بالاحتكاك وهو ما يتضح من الشكل التالي :

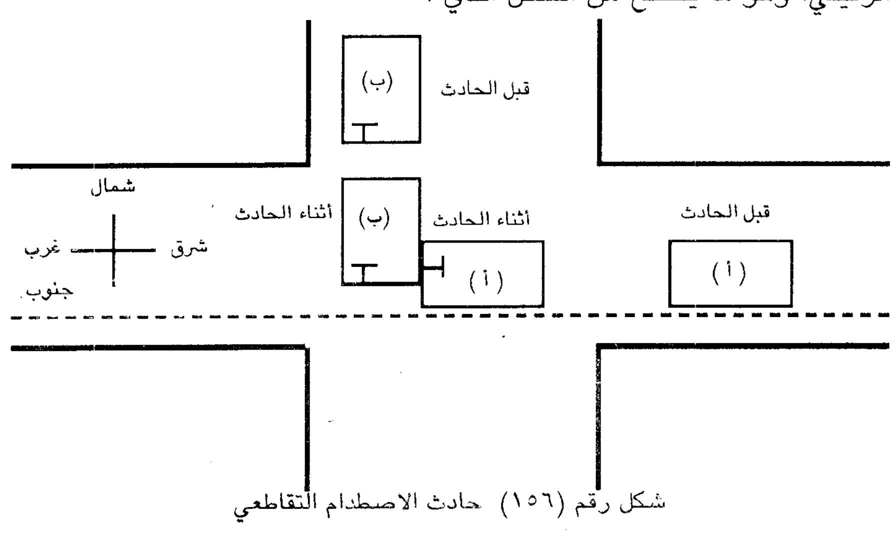


شكل رقم (١٥٥) حادث الاحتكاك الجانبي بالتجاوز

ويظهر من الشكل السابق أن المسئولية مشتركة بين السيارتين (أ)، (ب)، لأن كلتيهما حاولت اجتياز الخط الفاصل بين الإتجاهين فوقع حادث الاحتكاك بينهما.

٦ - حادث الاصطدام التقاطعي :

يسمى هذا النوع من الحوادث بحادث إصطدام تقاطعي، وهو يقع إذا تلاقت المركبتان في نقطة تقاطع، نتيجة دخول مركبة من طريق فرعي إلى طريق رئيسي دون التأكد من خلوه فتصطدم بها السيارة التي تسير في الطريق الرئيسي، وهو ما يتضح من الشكل التالي :

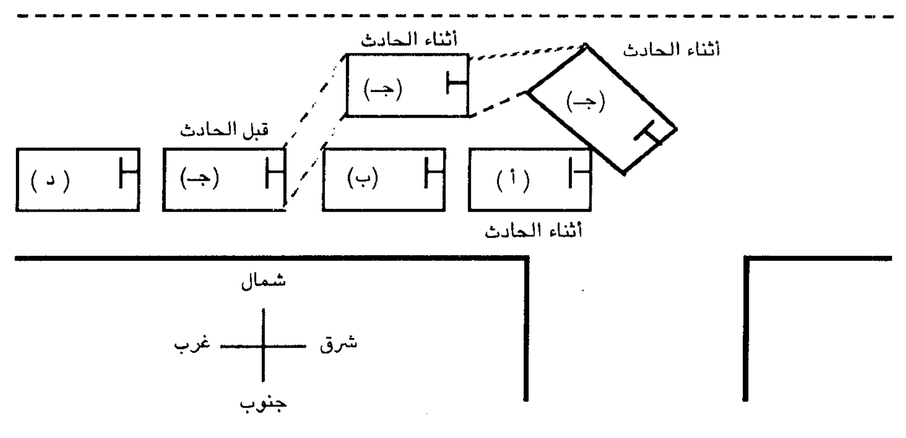


شكل رقم (١٥٦) حادث الاصطدام التقاطعي

وفي هذا الحادث تقع المسئولية كاملة على قائد السيارة (ب)، لأنه لم يتأكد من خلو الطريق الرئيسي قبل الدخول فيه.

٧ - حادث الدوران بالتجاوز :

وهو عادة ما يقع نتيجة تجاوز أحد السائقين المركبات التي تسير أمامه، ومن ثم ينحرف نحو اليمين أو اليسار للدوران والدخول في شارع آخر، وهو ما يوضحه الشكل التالي :



شكل رقم (١٥٧)
حادث تصادم نتيجة التجاوز والدوران الخاطىء

ويتوجب على سائق السيارة (جـ) ما يلي :

١ - عدم التجاوز بالقرب من الفتحات.

٢ - عدم الدوران قبل التأكد من أنه بإمكانه الدوران دون تعريض الغير من مستعملي الطريق للخطر.

٣ - لدى الدوران لليمين من طريق لأخرى، أن يبقى محاذياً للطرف الأيمن من هذين الطريقين.

٤ ــ أن يقترب مـا أمكن من محور نهر الطـريق ذي الإتجاهين إذا كـان سينتقل إلى طريق آخر يقع على يساره، أمـا ذي الإتجاه الواحد فعليه أن ينتظم في أقصى اليسار، وأن يترك المركبـات المقابلة التي تريـد الاتجاه الى اليمين ممر بغير عرقلة وذلك قبل إنعطافه إلى جهلا اليسار.

ولهذا تقع المسئولية كاملة على سائق السيارة (جـ).

٨ – حادث تصادم أثناء الرجوع للخلف :

يسمى هذا النوع بحادث صدم أثناء الرجوع للخلف. وهو عادة يقع أثناء رجوع سائق احدى المركبات إلى الخلف دون النظـر والتأكد من خلفه مما ينتج عنه وقوع إصابات في مؤخرة السيارة الأولى ومقـدمة السيارة الثانية، وهو ما سبق أن رأيناه فيما قبل.

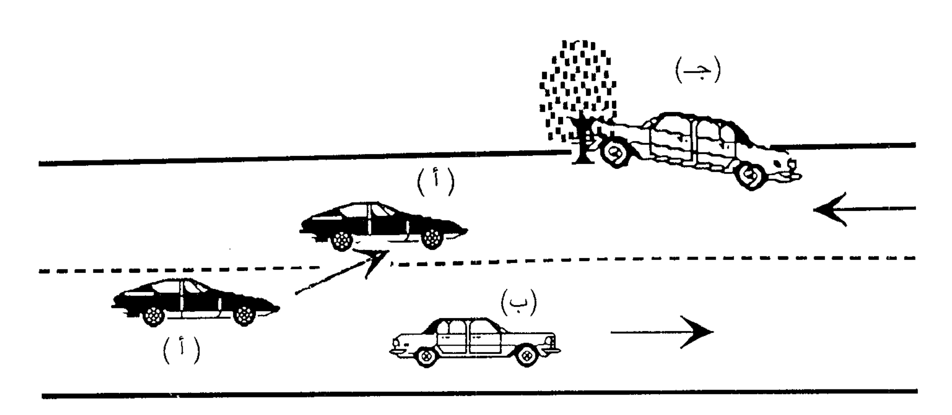
٩ – حادث التصادم بين مركبة ودراجة نارية أو دراجة هوائية :

يحدث كثيراً أن تصطدم المركبـة بدراجـةناريـة أو دراجة هـوائية، وكل أشكال حوادث الصدم التي أوضحناها سابقاً يمكن أن تقع بين مركبة ودراجة نارية أو دراجة هـوائية، وأكثر حوادث الصدم بين المركبات والـدرجات النارية تكون عنـد منطقة عبور الإشـارات، فلأن الدراجة النـارية تنطلق غالبـاً بسرعة بداية أكبر من سرعة السيارة فإن السيارة التي تكسر الإشارة الحمراء كثيراً ما تصطدم بدراجة مسرعة تكـون قد تحركت في الطريق المتقاطع بمجرد أن تحول النور أمامها من الأحمر إلى الأخضر في منطقة الإشارة الضوئية.

١٠ – حادث التصادم بين مركبة وبين عوائق مادية أو حواجز بالطريق :

بدلاً من أن تصطدم مـركبة بمركبة أخرى في الطـريق العام، فإن حادث السير كثيراً ما يتخذ شكل إصطدام مركبة بأحـد أثاثات الطريق، كعامود إنارة أو رصيف أو حامل إشارة ضوئية أو علامة من علامات المرور أو حائط معين أو السور أو الجزيرة التي تفصل بين إتجاهي طريق من الطرق.

وكل الحالات السابقـة يمكن أن تنتهي بحادث تصادم بين مركبـة وأحد العوائق أو الحواجز، وكثيراً ما تكون هذه الحوادث قـاتلة، كالتي تصطدم فيها المركبة بعامود إنارة أو شجرة، لأن شدة الصدمة قد تؤدي إلى شق السيارة إلى نصفين. فعندما ترغب سيارة تسير في طريق ذي إتجاهين تخطي سيارة أمامها دون أن تكون ظروف التخطي السليم الآمن متـوافرة، ورغم ذلك تقوم بعملية التخطي وتزيد من سرعتها وتأتي في مواجهة السيارة القادمة في الإتجاه المقابل، وهذه السيارة الأخيرة تكون مسرعة أيضاً وتحاول تفادي الاصطدام بالمواجهة مع السيـارة التي تقـوم بالتخطـي الخاطىء، وتنحرف إلى جهـة اليمين بشـدة وتخرج عن الطـريق وتصطدم بحاجـز من الحواجز المنتشرة على الطـريق مثل عامود إنارة أو شجـرة أو حامل معدني لعلامة مروريـة، ويقع حادث مروري مروع وهو ما يتضح من الرسم التالي :



شكل رقم (١٥٨)
حادث تصادم بأحد عوائق الطريق نتيجة التجاوز الخاطىء من السيارة (أ)

فالسيارة (ب) تسير ببطء، والسيارة (أ) تتخطاها رغم قدوم السيارة (جـ) في الاتجاه المضاد، ويحدث تقابل بالمواجهة بين السيارة (أ) والسيارة (جـ)، وتحاول السيارة الأخيرة تلافي هذه المواجهة فتنحرف بشدة إلى جهة اليمين فتصطدم بشجرة كانت أمامها. وهنا تقع المسئولية كاملة على السيارة (أ).

وحوادث صدم السيارة للأرصفة وأعمدة النور والأشجار تقع كثيراً في فصل الشتاء، وقت سقوط الأمطار نتيجة إنزلاق السيارة، كما تقع من قائدي السيارات المخمورين أو المتعاطين للمواد المخدرة، وتدل هذه النوعيات من المصادمات على أن السائق يكون في الغالب تحت تأثير السكر أو المخدر(١).

أيضاً يقع العديد من حوادث التصادم بسبب اصطدام السيارات ليلاً بأدوات وآليات ترميم وصيانة الطرق، مثل الهراسات المستخدمة لرص حجارة الرصف، وآلات الرصف الأسفلتي المتروكة على ممر السيارات المرصوفة بدون أية أضواء وعلامات تشير إلى وجودها، وكذلك اصطدام السيارات بمواد إنشاء الطرق المكدسة على أكتاف وجوانب الطريق وبالجسور المفككة إلى أجزاء بغرض إصلاحها وترميمها.

ولتجنب مثل هذه الحوادث يجب وضع المصابيح الحمراء على أماكن الرصف والإنشاء، ووضع أجزاء زجاجية عاكسة على السياجات المحيطة بأماكن العمل أو وضع علامة ملونة بأصباغ عاكسة. كذلك يجب أن توضع قبل مواضع إجراء ترميمات الطرق علامات تحذير مع رسم خطوط إرشادية مؤقتة على ممر السيارات المرصوف.

ولعمل السياج حول منطقة العمل بالطريق تستخدم الخاريط المطاطية الجوفاء، وفي الليل تضاء مصابيح متنقلة وماضة صفراء اللون على أعمدة.

(١) راجع الفصل العاشر من الباب السابق.

وبالنسبة للمواد التي تكون على سطح الطريق وتتسبب في تزحلق السيارات، مثل الأمطار والوحل والرمال، فإنه يجب إزالتها باستمرار.

كذلك يجب إعلام مستخدمي الطرق دائماً بالظروف الطارئة غير الملائمة لحركة المرور، وذلك بوضع علامات طريق مؤقتة تحمل عبارة «طريق زلق» مثلاً، أو عبارة «احذر، أمامك طريق زلق!» وغيرها من اللافتات والإشارات التحذيرية.

ثالثاً : حادث الصدم ثم الهروب :

هي حادثة مرور تصدم فيها مركبة ما إحدى المركبات الأخرى أو أحد الأشخاص أو الممتلكات، وينتج عن الحادث وفاة أو إصابة أو تلفيات، ثم يقوم قائد هذه المركبة بالفرار من مكان الحادث دون أن يبلغ الجهات المختصة عن وقوع الحادث.

وحادث الصدم ثم الهرب من الوقائع التي تدل على عدم الأمانة وعلى نقص في مستوى الأخلاق والتربية والجبن وعدم المروءة أو القدرة على تحمل المسئولية.

وتزداد خطورة هذه الحادثة إذا نتج عنها مصاب وكان بحاجة للمساعدة الطبية وتركه الفاعل وهرب، وهذا التصرف يشكل جريمة معاقب عليها في قانون العقوبات.

وسوف نعرض لهذا الحادث بالتفصيل عند بيان إجراءات التحقيق في حوادث السير ومنها الصدم ثم الهروب.

رابعاً : أسباب حوادث الصدم :

إن حوادث المرور بصفة عامة ترجع إلى خطأ إرتكبه السائق أو عيب في السيارة أو في الطريق أو خطأ من المشاة أو حيوانات سائبة.

وأهم أسباب حوادث الصدم ما يلي :

١ – الإهمال.

٢ – السرعة.

٣ – السكر.

٤ – عوامل من الطريق.

٥ – عوامل جوية.

٦ – عوامل شخصية.

٧ – عوامل من السيارة.

والعوامل والأسباب السابقة هي التي تم شرحها في الباب السابق، وهي التي وردت في إحصائية الحوادث الصادرة عن إدارة مرور دبي تحت ثلاثين سبباً، وجميعها يمكن أن تؤدي إلى وقوع تصادم بين المركبات، وهذا معناه أنه لا توجد أسباب بعينها يمكن أن تؤدي إلى وقوع التصادم، فأي سبب من أسباب وقوع حوادث المرور المشار إليها، من الممكن أن ينتج عنها حادث التصادم، ومنعاً من التكرار فإننا نحيل القارىء على هذه الأسباب التي عالجناها تفصيلاً فيما قبل.

خامساً : تطور حوادث التصادم في إمارة دبي :

تمثل حوادث تصادم السيارات النسبة الكبيرة جداً من حيث نوعية حوادث السير المختلفة والمتنوعة. وهذا وضع طبيعي فمعظم حوادث السير ينتج عنها اصطدام بين السيارة المخطئة وبين سيارة أخرى أو دراجة هوائية أو نارية أو حاجز أو غيره كما سبق القول، والقليل من هذه الحوادث يأخذ شكل الدهس أو التدهور أو الإنزلاق.

وقد قام الباحثون في مركز بحوث الشرطة التابع لشرطة دبي بتقدير معدل الزيادة في الحوادث المرورية خلال عام ١٩٩٠ وقدروه بنحو ٧,٢٪

سنوياً وذلك إستناداً إلى الزيادة الحاصلة في أعداد السيارات المرخص بتسييرها على طرقات الإمارة وأعداد رخص القيادة الممنوحة للأفراد. ولهذا فإن أية زيادة في أعداد الحوادث تقل عن ٧,٢٪ تعتبر طبيعية ولا تستدعي إتخاذ أية إجراءات إحتياطية أو حملات مكثفة، لأنها تتفق مع المتغيرات التي تطرأ على حركة السير سنوياً(١).

ويوضح الجدول التالي عدد حوادث السير المتوقع والفعلي في إمارة دبي عام ١٩٩١(٢).

جدول رقم (٣٢)

عدد حوادث السير المتوقع والفعلي خلال عام ١٩٩١م

السنوات / نوع الحادث	(١) (٨٦-١٩٩٠) المتوسط	(٢) ١٩٩٠ الفعلي	(٣) ١٩٩١ الحد الأقصى المقبول	(٤) ١٩٩١ الفعلي	(٥) الفرق (٤) - (٣)
إصطدام	٢٧٩٤	٢١٢٧	٢٢٨٠	٢١٠٥	١٧٥ -
تدهور	٤١٤	٤٥٢	٤٨٥	٤٧٤	١١ -
دهس	٤٥٥	٥٠٧	٥٤٣	٥٢٧	١٦ -
صدم حيوان	١٣٦	١٣٤	١٤٤	١٢٧	١٧ -
صدم دراجة	٩٥	١٢١	١٣٠	١٠٨	٢٢ -
حوادث مختلفة	٦٤١	٥٤٨	٥٨٧	٥٣٧	٥٠ -
الإجمالي	٤٥٣٥	٣٨٨٩	٤١٦٩	٣٨٧٨	٢٩١ -

(١) حوادث السير في إمارة دبي خلال عام ١٩٩١، تحليل إحصائي، إعداد الأستاذ أمين الخاجة ومجموعة العاملين بقسم الإحصاء بمركز بحوث ودراسات شرطة دبي، مرجع سابق، ص ٥.

(٢) نفس المرجع السابق.

ويظهـــر من الجدول الســـابق تحسن الأداء المروري في شرطـــة دبي في السنوات الأخيرة، خاصة بالنسبة لحوادث الإصطدام.

فقد بلغ متوسط حوادث الإصطدام في الفترة (٨٦ ـ ٩٩٠) ٢٧٩٤ حادث وما وقع فعـلاً خلال عام (١٩٩٠) ٢١٢٧ حادث تصـادم بفارق ٥٦٧ أقل من متوسط عدد الحوادث في السنوات الخمس السابقة.

أما في عام ١٩٩١ فكان التحسن في الأداء المروري أيضـاً ملحوظاً بدرجة كبيرة، فـالحد الأقصى المقبول والـذي يتمشى مع التطـورات المرورية السـابق الإشارة إليهـا ٢٢٨٠ حادث، بينما ما وقع فعلاً (٢١٠٥) بفـارق ١٧٥ حادث، أي أن حوادث التصادم في إمارة دبي قد إنخفضت بمقدار ١٧٥ حادثاً عما كان متوقعاً(١)، وهو يقل عن الحوادث الفعلية عام ١٩٩٠ بمقدار ٢٢ حادثاً.

هذا وتشكل حوادث الإصطـدام أعلى نسبة من إجمالي الحوادث التي تقع سنوياً في إمارة دبي.

ففي عـام ١٩٩١ وقع عـدد ٣٨٧٨ حـادثـاً من حـوادث الإصـابـات، واستأثرت حوادث الإصطـدام بما نسبته ٥٤,٣٪ من إجمالي الحوادث، وصدم الحيوان ٣,٣٪، وصـدم الدراجات بنسبة ٢,٨٪، وهـذا يعني أن جميع حوادث التصـادم أيـاً كان شكلهـا تمثل نسبـة ٦٠,٤٪ من إجمالي الحوادث بينما تمثل حوادث التدهور والدهس وغيرها من الحوادث المختلفة أقل من ٤٠٪ من إجمالي حوادث الإصابات(٢).

وهذا الارتفاع النسبي في حوادث التصادم هو الذي دفعنا إلى دراسة هذا النوع مـن الحوادث بشيء من التفضيل، للوقـوف على أسبابـه، وكيفية وقـوعه وطبيعة ومـواصفات هذه الحوادث، وذلك كلـه بهدف التقليل من هذه الحوادث ذات النتائج الضارة بالأرواح والممتلكات على مستـوى الفرد والمجتمع، وهو ما سوف نلاحظه عند دراستنا لنتائج حوادث التصادم فيما بعد.

---

(١) المرجع السابق،ص ٦.

(٢) راجع في تفصيل ذلك بحث حوادث السير في إمارة دبي، تحليل إحصـائي، إعداد الأستاذ أمين الخاجة وآخرين، مرجع سابق، ص ١٠، ١١.

سادساً : طبيعة ومواصفات حوادث التصادم :

تظهر الإحصاءات التالية أن حوادث تصادم السيارات لها سمات وخصائص تميزها عن الحوادث المرورية الأخرى، والتعرف على طبيعة هذه الحوادث، يتيح الفرصة للمسئولين للتعرف على مسببات الحوادث لاتخاذ اللازم لمواجهتها بهدف الحد منها والقضاء عليها.

ونوضح فيما يلي هذه الجداول الإحصائية التي صدرت عن قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي عام ١٩٩١، نعقبها ببيان طبيعة ومواصفات حوادث التصادم التي يمكن استخلاصها من دلالات الأرقام الموجودة بهذه الإحصاءات :

١ - إحصائيات الحوادث :

(أ) تفاصيل حوادث الاصطدام من حيث درجة الإصابة في الحادث، ووقت الحادث وعدد الحوادث نسبة للسرعة (جدول رقم ٣٣).

(ب) تفاصيل حوادث الإصطدام من حيث عدد المصابين في الحادث ودرجة الإصابة وأنواع المصابين وأعمارهم وجنسهم (جدول رقم ٣٤).

(جـ) تفاصيل حوادث الإصطدام من حيث وقت وتاريخ الحادث (جدول رقم ٣٥).

جدول رقم (٣٣)

(أ) تفاصيل حوادث الإصابات لعام ١٩٩١

مجاميع عامة (حوادث)

نوع الحادث	المجموع الإجمالي	عدد الحوادث درجة الإصابة في الحادث				أنواع الحوادث					وقت الحادث		عدد الحوادث نسبة للسرعة			
		وفاة	بليغة	متوسطة	بسيطة	اصطدام	تدهور	دهس	سقوط	صدم حيوان	ليل	نهار	١٠٠	٨٠	٦٠	أخرى
١- حوادث الاصطدام	١١١٠	٣٥	١٥	١٨٣	٨٧٧	١١١٠					٣٨٨	٧٢٢	٢٠٩	٩١	٧٣٤	٧٦
٢- حوادث التدهور	٢٤٥	٢٣	٥	٤٧	١٧٠		٢٤٥				٨٢	١٦٣	١١٨	٢٠	٧٢	٣٥
٣- حوادث الدهس	٥٢١	٣٧	٢٢	١٣٥	٣٢٧						١٩١	٣٣٠	١٦	١٣	٤١٧	٧٥
٤- حوادث صدم حيوان	٢٦	١	١	٧	١٧			٥٢١		٢٦	٢٢	٤	٢٠	٣	٢	١
٥- حوادث سقوط	٢٢	٣		٩	١٠				٢٢		٦	١٦	٣	٣	٨	٨
المجموع	١٩٢٤	٩٩	٤٣	٣٨١	١٤٠١	١١١٠	٢٤٥	٥٢١	٢٢	٢٦	٦٨٩	١٢٣٥	٣٦٦	١٣٠	١٢٣٣	١٩٥

المصدر : قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي.

جدول رقم (٣٤)

(ب) تفاصيل حوادث الإصابات لعام ١٩٩١

مجاميع عامة (مصابون)

نوع الحادث	المصابون														
	المجموع الإجمالي	درجة الإصابة				أنواع المصابين			أعمار المصابين بالسنوات					جنس المصاب	
		وفاة	بليغة	متوسطة	بسيطة	سائق	مسافر	مشاة	١-٦	٧-١١	١٢-١٧	١٨-٤٩	٥٠ +	ذكر	أنثى
١- حوادث الاصطدام	١٩٢٢	٣٨	٢٣	٢٧٦	١٥٨٧	٩٨٤	٩٢٦	١٤	٧٧	٦٠	٩٣	١٥٦٩	١٢٥	١٥٥٨	٣٦٦
٢- حوادث التدهور	٤٥٢	٢٤	٧	٧٨	٣٤١	٢١٥	٢٣٥		٢٠	٢٠	٤٢	٣٥٤	١٤	٣٩٠	٦٠
٣- حوادس الدهس	٥٣٦	٣٧	٢٥	١٣٩	٣٣٥	٦	٢	٥٢٨	١٢٩	٨٤	٣٢	٢٣٦	٥٥	٤٢٨	١٠٨
٤- حوادث صدم حيوان	٤٠	١	٢	٨	٢٩	١٩	٢١		١	١	٢	٣٥	١	٣٦	٤
٥- حوادث سقوط	٢٣	٣	١	٩	١٠	٥	١٦	٢	٣	١	٢	١٤	٣	٢٠	٣
المجموع	٢٩٧٣	١٠٣	٥٨	٥١٠	٢٣٠٢	١٢٢٩	١٢٠٠	٥٤٤	٢٣٠	١٦٦	١٧١	٢٢٠٨	١٩٨	٢٤٣٢	٥٤١

المصدر : قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي.

جدول رقم (٣٥)
(جـ) تفاصيل حوادث الإصابات لعام ١٩٩١
وقوع الحوادث بالنسبة لأشهر السنة

الشهر	عدد الحوادث	الوقت		نوع الحادث						مجموع المصابين	درجة إصابة المصابين			
		ليل	نهار	اصطدام	تدهور	مشاة	صدم ثابت	صدم حيوان	سقوط		وفاة	بليغة	متوسطة	طفيفة
يناير	١٦٤	١٠٢	٦٢	٧٧	٢٣	٤٥	١٧	١	١	٢٤٧	٩	٨	٥١	١٧٩
فبراير	١٣٠	٧٩	٥١	٦٢	١٩	٣٧	٨	١	٣	٢١٢	١١	٣	٣٧	١٦١
مارس	١٨١	١٢٠	٦١	٨١	٢٩	٤٥	٢٤	١	١	٢٨٨	١٢	٤	٥٧	٢١٥
أبريل	١٧٩	١٠٦	٧٣	٧٩	٢٥	٥٣	١٥	٥	٢	٢٧٢	٨	٩	٥٩	١٩٦
مايو	١٨٧	١١٧	٧٠	٩٣	١٩	٦٣	١٠	١	١	٢٦٠	١٠	٣	٥٠	١٩٧
يونيو	١٥٤	١٠٥	٤٩	٧٤	١٧	٤١	١٧	٤	١	٢٦٥	٦	٧	٤٥	٢٠٧
يوليو	١١٧	٦٧	٥٠	٥٩	١٥	٢٥	١٤	٢	٢	١٨١	٥	١	٢٥	١٥٠
أغسطس	١٣٤	٨٥	٤٩	٦٢	٢٢	٣٢	١٦	٢		١٩٥	٤	١	٢٠	١٧٠
سبتمبر	١٤٨	١٠٠	٤٨	٧٩	١٩	٣٣	١٠	٣	٤	٢٣١	٨	٨	٣٩	١٧٦
أكتوبر	١٨٤	١١٥	٦٩	١٠٠	١٨	٥٠	١٣	٢	١	٢٧٨	٨	٣	٤٥	٢٢٢
نوفمبر	١٦٢	١١٨	٤٤	٨٦	١٦	٤٤	١١	٢	٣	٢٤١	٧	٣	٣٥	١٩٦
ديسمبر	١٨٤	١٢٢	٦٢	٩٠	٢٣	٥٣	١٣	٢	٣	٣٠٣	١٥	٨	٤٧	٢٣٣
المجموع	١٩٢٤	١٢٣٦	٦٨٨	٩٤٢	٢٤٥	٥٢١	١٦٨	٢٦	٢٢	٢٩٧٣	١٠٣	٥٨	٥١٠	٢٣٠٢

المصدر : قسم هندسة المرور وسلامة الطرق بإدارة مرور دبي.

٢ – طبيعة ومواصفات حوادث التصادم من واقع الإحصائيات السابقة :

من أهم الصفات الأساسية لحوادث الصدم والتي أمكن استخلاصها من الجداول الإحصائية السابقة ما يلي :

(أ) أن حوادث التصادم تزداد في شهور يناير وفبراير ومارس، ثم تبدأ في الانخفاض بنسبة حوالي ٥٠٪ بالنسبة لباقي شهور السنة، ولعل هذه الزيادة في الربع الأول من العام يرجع في أكثره إلى العوامل الجوية (فصل الشتاء) في شهر يناير والضباب في شهري فبراير ومارس التي تؤدي إلى هذه الزيادة الكبيرة في حوادث التصادم، ولعل المطر والضباب هي نموذج للأسباب التي تؤدي إلى زيادة حوادث التصادم.

(ب) إن أكثر الفئات العمرية إرتكاباً لحوادث الصدم من ٢١ ـ ٤٠ عاماً، فهي ظاهرة شبابية، فاندفاع الشباب وتهورهم يتسبب في أخطاء مرورية أثناء قيادة السيارة، وهذه الأخطاء تنتهي أو تترجم في شكل حادث تصادم بين سيارة الشاب المتهور وبين مستعملي الطرق الآخرين وأثاثات الطريق المختلفة.

(جـ) إن الغالبية العظمى من المتورطين في هذا النوع من الحوادث هم من الذكور والنسبة القليلة من النساء، وهذه الظاهرة لها سببان، الأول إندفاع وقوة وطيش الذكور أكثر من الإناث، والثاني أن عدد سائقي السيارات من الذكور أكثر من النساء، ولذلك فحتى تكون المقارنة سليمة يجب نسبة عدد مرتكبي حوادث الصدم من الرجال إلى مجموع السائقين من الرجال، ونسبة عدد مرتكبي هذه الحوادث من النساء إلى مجموع السائقات ونقارن النسبة المئوية في كلا الفئتين فنحصل على مؤشرات ذات دلالات واضحة ودقيقة في هذا الشأن، فقد يكون مرتكبي هذه الحوادث من النساء قليل، ولكن إذا نسبنا هذا العدد إلى عدد السائقات الذي غالباً ما يكون قليلاً أيضاً فإن النسبة المئوية للنساء مرتكبي حوادث الصدم قد تكون أعلى من النسبة المئوية للرجال مرتكبي هذه الحوادث، ويمكن تعليل هذه النتيجة ــ في حالة ثبوتها ــ بأن التردد والخوف الذي يسيطر على كثير من السائقات وكذلك الإرتباك في مواجهة حركة

السير غالباً ما يكون سبباً في الـزيادة النسبية لحوادث الصدم التي قد تقع من السيدات.

٤ – إن الخسائر النـاتجة عن التصادم متنوعة، فقـد تقتصر على تلفيات في السيـارات المتصـادمة، وقـد تقتصر على صـدم السيـارة لجسم صلب آخـر كعامود إنارة أو رصيف، وقد ينتج عن هذه المصادمات جروح بسيطة أو بليغة أو وفيات، وكل هذا يتوقف على شدة الصدمة أو التصادم الذي وقع.

٥ – كلما زادت خبرة السـائق، وكبر عمره كلما قلـت حوادث التصـادم، فـالسائقـون الـذين تزيـد أعمارهم عن ٤١ سنـة فما فـوق أقل إرتكابـاً لهذه الحوادث من السائقين الشبان.

٦ – إن حوادث الصدم ليس لها شكل معين أو طريقة معينة، فكل واقعة مرورية يمكن أن تأخذ صفة الحادث المروري سوف ينتج عنها عملية إصطدام بين جسمين أحدهما المركبة والآخر قد يكون مـركبة أخرى أو حيوان أو إنسان أو عامود صلب أو شجرة أو أي شيء آخر.

٧ – إن أسباب حـوادث التصادم، كما سبق القـول، متعددة، ولكن يأتي عدم تـرك مسافـة كافيـة في مقدمـة هذه الأسبـاب، يليه عـدم التأكد مـن خلو الطـريق، ثم الإهمال، وكونت هـذه الأسبـاب الثلاثـة نسبة ٦٤٪ من مجمـوع حوادث التصادم التي وقعت عام ١٩٩١ في إمارة دبي(١).

سابعاً : خطورة حوادث التصادم :

إن حـادث التصادم لابـد أن تحدث عنه خسـائر، إن لم تكن في الأرواح، فلابد من حدوث تلفيات في السيارات المتورطة في الحادث أو في الممتلكات العامة كأعمدة الإنارة والأرصفة والإشارات الضوئية والعلامات المرورية.

---

(١) الأستاذ أمين الخاجة وآخرين، المرجع السابق، ص ١٢.

ويمكن تصور مدى الخطورة الشديدة التي يتعرض لها الأشخاص الذين أصيبوا في حادث التصادم وذلك من خلال التعرف على الطاقة الذاتية التي تكمن في السيارة بعد تحركها.

فالطاقة الذاتية يمكن تعريفها بأنها الطاقة الكامنة في السيارة وهي تعادل(١) :

وزن السيارة × سرعتها + ٢ = عزم السيارة بالأمتار

وعزم السيارة = قوة اندفاعها.

فقوة اندفاع السيارة مع قوة احتكاكها مع الأرض تحدد لنا مقدار شدة أو قوة التصادم الذي يتعرض له الأشخاص المتورطين في الحادث.

ويوضح الجدول التالي مدى حجم وخطورة الأضرار التي تحدث عند وقوع الحادث، ويلاحظ أن حجم هذه الأضرار يتناسب طردياً مع سرعة السيارة :

---

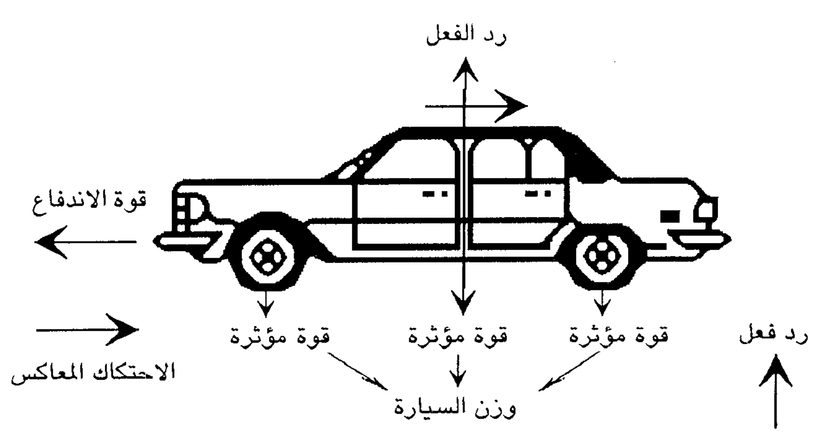
(١) هاني الكرمي وعبد الحليم حلمي : كيف تصبح سائقاً مثالياً، الأردن، عمان ١٩٨٢، ص٧٤.

جدول رقم (٣٦)

العلاقة بين سرعة السيارة وحجم الأضرار الناتجة عن التصادم

م	السرعة	الأضرار المتوقعة عند حدوث التصادم
١	٢٥ كم / ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارات من طائرة هليكوبتر من ارتفاع ٢,٤ متراً.
٢	٥٠ كم / ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارة من طائرة هليكوبتر من ارتفاع ٩,٦ متراً.
٣	٧٥ كم / ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارة من طائرة هليكوبتر من ارتفاع ٣٢ متراً.
٤	١٠٠ كم / ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارة من طائرة هليكوبتر من ارتفاع ٣٩ متراً.
٥	١٢٥ كم / ساعة	مثل الأضرار الناتجة عن قذف السيارة من طائرة هليكوبتر من ارتفاع ٦٢ متراً.

ويوضح الشكل التالي إتجاه اندفاع ورد فعل السيارة الذي يتناسب طردياً مع وزن السيارة ومع سرعتها.



شكل رقم (١٥٩)
رد فعل واندفاع السيارة الذي يتناسب مع وزنها وسرعتها

ولبيان خطورة التصادم نتيجة قوة إندفاع السيارة، فإن السيارة إذا كانت تسير بسرعة ٧٠ كم/ ساعة فقط، وصدمت جداراً أو قاعدة خرسانية لأحد الجسور أو شاحنة تقف على جانب الطريق مثلاً، فإنها ستتحول إلى كتلة من الحديد تعتصر من بداخلها من البشر وتقتلهم في الحال، وأسوأ من ذلك أن النيران قد تشتعل فيها فتحترق هي ومن بداخلها. والعديد من حوادث الصدم وقعت بهذه الطريقة المؤسفة.

وإذا لم تتحطم السيارة نتيجة هذه الصدمة، وترتب على الصدمة أن فقدت السيارة سرعتها فجأة ومرة واحدة، فإن راكبي السيارة لا يثبتون في مكانهم نتيجة هذا الوقوف المفاجيء للسيارة، بل إنهم يستمرون منطلقين بسرعتهم أي ٧٠ كم/ ساعة، فترتطم رؤسهم وأجسامهم بأجزاء السيارة الداخلية، وهذا ما يسمى بالصدم الثانوي، الذي يعتبر سبباً في معظم الإصابات التي يصاب بها سائقو السيارات.

وهذا الصدم الثانوي يسبب نحو ٩٠٪ من الإصابات الجسدية الخطيرة ونحو ٨٠٪ من الإصابات القاتلة(١).

وتزداد خطورة حوادث التصادم في حالة التصادم الرأسي، أي التصادم بالتقابل وهو الذي يحدث نتيجة صدم سيارتين متقابلتين لبعضهما، فإن الأضرار تكون مؤكدة ومروعة.

ومما يزيد من حدة حوادث التصادم، وجود أشياء صلبة مبعثرة داخل السيارة فعند الاصطدام فإن هذه الأشياء سوف تتطاير وتصيب ركاب السيارة بأضرار بالغة قد تصل إلى الوفاة.

ثامناً : التقليل من خطورة حوادث التصادم :

تعتبر السرعة الزائدة والإهمال وعدم ترك مسافة أمان ودخول الطريق

(١) هاني الكرمي وعبد الحليم حلمي، المرجع السابق، ص ٨٢.

قبل التأكد وعدم الإلتزام بخط السير والرجوع للخلف دون الانتباه من أكثر الأسباب التي نتجت عنها الحوادث في إحصائية الحوادث الصادرة عن إدارة مرور دبي لعام ١٩٨٩، ومعظم هذه الحوادث التي يصل مجموعها في ذلك العام (٤٠٨٠ + ٦٩٥٥ + ٢٦٠٧ + ٣٧٢٥ + ٣٩٩٠) ٢١٣٥٧ حادثة عبارة عن حوادث تصادم، ونفس هذا التحليل ينطبق على حوادث التصادم التي وقعت عامي ١٩٩٠، ١٩٩١.

وللقضاء على حوادث المرور بصفة عامة، وحوادث التصادم بصفة خاصة، والتي ترجع في معظمها إلى سائقي السيارات، فيجب على هؤلاء السائقين الإلتزام بكل تعاليم المرور والقيادة السليمة والصحيحة. فإذا امتنع السائق عن السرعة الزائدة، وإذا لم يقم بقيادة السيارة بإهمال وعدم احتراز والتزم بخط السير وقاد السيارة للخلف مع الانتباه والحذر لتراجعت بل ولتلاشت معظم حوادث التصادم التي يعاني منها المجتمع.

فسائق السيارة يقع عليه الجانب الأكبر في حماية حياته ومن معه في السيارة وغيرهم من مستعملي الطرق، وعليه أن يدرك أن التزامه بقواعد السير والسلامة والقيادة الصحيحة سوف يحفظ حياته وحياة الآخرين والممتلكات من الضياع والدمار.

بجانب ذلك فإن التطور في صناعة السيارات وهندسة السلامة يعمل على تخفيض أخطار الصدم الثانوي السابق الإشارة إليه وذلك عن طريق ما يلي(١):

(أ) تبطين الأجزاء الداخلية للسيارات بالإسفنج الصناعي والجلد لتخفيف أثر الصدمة على ركاب السيارة.

(١) راجع هاني الكرمي وعبد الحليم حلمي، المرجع السابق ص ٨٢، الموسوعة العلمية للسيارات مرجع سابق، ص ٢١١، ٢١٢.

(ب) تجهيز بعض السيارات بمقاود خاصة تمتص طاقة الصدم بحيث تتداخل أجزاؤها الواحدة في الأخرى فيقلل من خطر إرتطام جسد السائق بها خاصة في منطقة الصدر.

(جـ) تزويد السيارات بمساند للرأس للتقليل من تأثير حوادث الصدم وتخفيف رد فعل الصدمة على الرأس ومنطقة العنق.

(د) من أهم وسائل التأمين وحماية الركاب من خطر الصدمات الثانوية أو الانقلاب أو القذف خارج السيارة استخدام أحزمة الأمان، ومن خلال تجارب الدول المختلفة ثبت أن حزام الأمان يخفض درجة الإصابة إلى درجة ٣٥٪، ويجب إستخدامه عند السرعة العالية والمنخفضة، داخل المدن وخارجها، وبالنسبة لجميع ركاب السيارة بالغين كانوا أم أطفالاً(١).

(هـ) إن المرايا الداخلية تم تصميمها لتسقط من مكان تعليقها عند حدوث تصادم وضغط بدلاً من تفتتها إلى أجزاء وشظايا، بالمثل فإن يد رافعة النافذة والأبواب يتم تصميمها بحيث لا تطير فتكون سبباً في حدوث إصابات عند وقوع حادث تصادم.

(و) إن أقفال الأبواب يتم تصميمها بحيث لا تفتح الأبواب أو تنفجر عند حدوث الضغط فيؤدي ذلك إلى أن يطير الركاب أو يقذفوا خارج السيارة عند حدوث التصادم مما يعرضهم إلى خطر أكيد.

(ز) يتم تصنيع زجاج واجهة السيارة والجوانب من مواد لا تجعله يتهشم ويتطاير عند حدوث الاصطدام، وبهذا يمكن حماية الركاب من شظايا الزجاج التي يمكن أن تسبب لهم جروحاً بليغة.

(ح) إن هيكل السيارة يجب ألا يكون صلباً بدرجة أكثر من اللازم حتى لا يستقبل كل الصدمة ثم ينقلها مميتة إلى الراكب، كما يجب ألا يكون ضعيفاً بحيث ينهار على الركاب دون أن يمتص القدر الأكبر من الصدمة.

---

(١) هاني الكرمي وعبد الحليم حلمي، المرجع السابق، ص ٨٤.

وأكثر أنماط هياكل السيارات أماناً هو الـذي يوفر صندوقاً قوياً وصلباً للسـائق والركـاب، وملتحم عنـد حافتيـه بحيث يمكنـه أن يمتص الضغط عن طريق الانهيار التقدمي، أي إلى الأمام، عند حدوث الصدمة(١).

وهناك الإطارات المفرغة التي تـدخل في بناء هيكل السيارة، وهذه يمكنها أن تكفل نسبة عالية من الأمان لأنها تمتص طاقة الضغط.

وإذا كانت الشاسيهات القوية تنقل جـزءاً من الصدمات إلى الركاب، فإن هناك بعض الأجسام البلاستيكية التي تكون أكثـر مقاومة من المعدنية بالنسبة للصدمات الخفيفة فهي تعود مرة ثانية إلى وضعها الأصلي بعد الصدمة.

إلا أن خطورة الأجسـام البلاستيكية تظهـر في أن البلاستيك لا يتغضن، أي لا ينضغط عند الضغط كما يحدث في المعدن، وهـذا يؤدي إلى زيادة مخاطر حدوث الجروح.

أما البلاستيك الزجاجي المقـوي فيمكن أن يتحطم إلى شظايا عند الضغط الذي تسببـه الصدمات العنيفة، وتـزداد الخطورة عند حدوث حـريق ووصول النيران إلى هذه المواد.

ومن عيـوب الهيكل المعدني للسيـارة تعرضـه للصدأ، خاصـة إذا وصل الصدأ إلى الأجـزاء الحاملة للضغط والأحمال من جســم السيارة، والعديـد من الحوادث تقع بسبب فشل وكسر بعض هذه الأجزاء عند السرعات العالية.

وللقضــاء على هـذا العيب فإن الشركـــات المنتجـة تسعى دائماً إلى تقليل حـدوث الصدأ في الأجـزاء المعـدنية من السيـارة عن طـريق تجنب الـرطوبـة، واستخـدام طلاء مقـاوم للصـدأ واستخـدام الصلب المغطى بطبقة عـازلـة من الدهان الذي يقاوم الصدأ.

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٢٢٠.

(ط) تصنيع الإطارات من مواد تتحمل الاحتكـاك وعدم التآكل السريع، وإدخـال مواصفـات فنيـة في هنـدسة الإطـارات، بحيث تقل احتمالات انفجـار الإطارات إلى درجة كبيرة، مثـال ذلك عملية الالتحام الذاتي للإطـار عند حدوث ثقب فيه أو إمكـانية السير بإطـار مثقوب لمسـافة كبيرة بأمـان ودون تعريض السيارة للصدم أو التـدهور نتيجة انفجار الإطار المثقـوب، وكل هذه الأمور تم توضيحها تفصيليـاً في الباب الخاص ببيان الأسباب الواقعيـة لوقوع الحوادث والتي منها انفجار الإطار.

الفصل الثاني
حـــادث التــدهــور

أولاً : تعريف التدهور :

يعرف التدهور بأنه انقلاب أو تدحرج سيارة أو مركبة واستقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع وجود أو عدم وجود أضرار بالأرواح أو الممتلكات أو بهما معاً(١).

ثانياً : تطور حوادث التدهور :

يأتي التدهور من حيث عدد الحوادث التي تقع سنـوياً في دولة الإمارات العربية المتحـدة في المرتبة الثالثة بعد حوادث الاصطـدام والدهس، ويلاحظ من الجدول الإحصائي رقم ( ) التالي أن أعداد حوادث التـدهور تكاد تكون ثابتة أو متقاربة في السنوات الثلاث ١٩٨٨، ١٩٨٩، ١٩٩٠، فهي على التوالي ١٦٦٥، ١٥٥٢، ١٥٢٧(٢).

جدول رقم (٣٧)

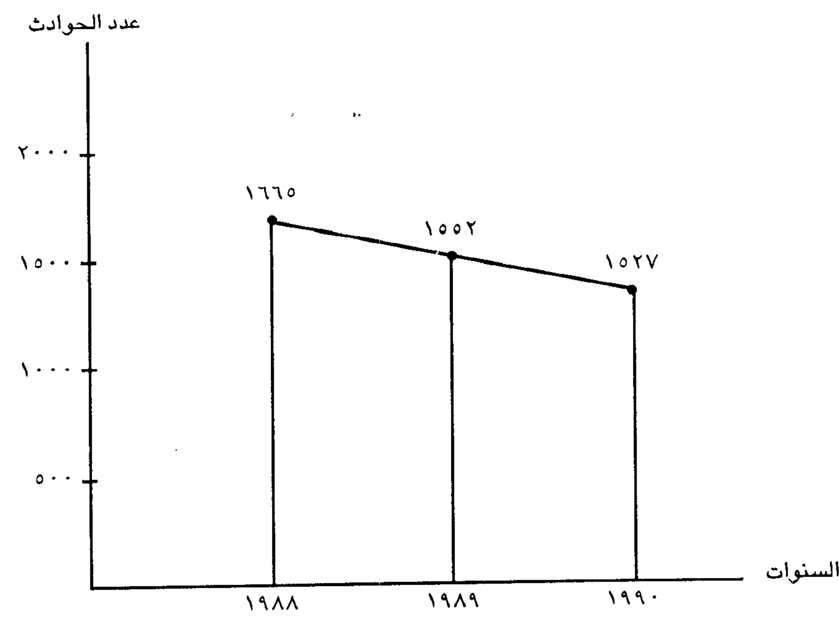
تطور بعض حوادث اصابات السير في دولة الامارات في الفترة من ٨٨ ـ ١٩٩٠

الحوادث / السنة	توزيع الحوادث			المجموع	النتائج	
	اصطدام	تدهور	دهس		الوفيات	الإصابات
١٩٨٨	١٥١٦٧	١٦٦٥	٢١٠١	١٨٩٣٣	٣٣٦	٤٢٢٦
١٩٨٩	١٢٥٢٠	١٥٥٢	٢١٢٣	١٦١٩٥	٣٧٢	٧٨٦٨
١٩٩٠	١١٨٢٩	١٥٢٧	٢١٩٥	١٥٥٩٨	٣٩٨	٨٤٦١

(١) قارن : بحث تـدهور المركبات في إمـارة دبي «دراسة تقـويمية»، إعداد الضبـاط أعضاء المؤتمر المروري الثالث، كلية شرطة دبي، ديسمبر ١٩٩١، ص ١.

(٢) المصدر : المجموعات الإحصائية السنوية الصادرة عن الإدارة العامة للتخطيط والتدريب بوزارة الداخلية، أبوظبي، ١٩٩١، جداول حوادث السير.

إلا أنه يلاحظ أن عـدد حوادث التدهور في انخفـاض مستمر في السنوات من ٨٨ ـ ١٩٩٠ في دولة الإمارات العربية المتحدة، ويدل ذلك على تحسن الأداء المروري في الدولـة، فعلى الرغم من التزايـد المستمر في عدد السكـان والمركبات، وزيادة عدد رخص القيـادة الممنوحة، وجدنا أن حوادث التـدهور على مستوى الدولة في تناقص مستمر خلال هـذه السنوات، فالتدهور في عام ١٩٨٩ قل عن التدهور في عـام ١٩٨٨ بمقدار (١٣) حادثاً، وفي عـام ١٩٩٠ إنخفض عن عام ١٩٨٩ بمقدار (٢٥) حادثاً، وهو ما يتضح لنا من الرسم البياني التالي :



شكل رقم (١٦٠) رسم بياني بتطوير حوادث التدهور في دولة الإمارات العربية المتحدة خلال السنوات (٨٨ ـ ١٩٩٠)

كما يـلاحظ أن حـوادث التدهـور تأتي في المرتبـة الثـالثة بعـد حـوادث التصـادم وحـوادث الـدهس في الـدولة خـلال سنـوات المقـارنـة. فمن إجمالي الحوادث التي وقعت عـام ١٩٩٠ (١٥٥٩٨) حادث، نجـد أن حوادث التـدهور تمثل نسبـة ٩,٨٪، يليها حـوادث الدهس بنسبـة ١٤٪ يليها حـوادث التصادم بنسبة ٧٥,٨٪ من هذا الإجمالي.

أما في إمارة دبي، ووفقاً لإحصائيات عام ١٩٩١ السابق الإشارة إليها فإن حوادث التدهور تمثل حوالي ١٢٪ من جملة حوادث السير التي وقعت على طريق الإمارة، حيث وقع عدد ٤٧٤ حادث من إجمالي الحوادث الذي بلغ (٣٨٧٨) حادثاً خلال هذا العام.

ثالثاً : خصائص حوادث التدهور :

ويظهر لنا من خلال الجداول الإحصائية التي سبق عرضها عند شرح حوادث التصادم والصادرة عن إدارة مرور دبي، أن حوادث التدهور تتميز بمجموعة من الخصائص أهمها ما يلي(١) :

١ – أن أغلب السائقين المتورطين في حوادث التدهور ينتمون إلى الفئات العمرية الصغيرة، وأنه كلما تقدم السائق في العمر كلما انخفض احتمال تدهوره ويكاد يكون من النادر تورط سائق يزيد عمره عن ٥٠ عاماً في حادث تدهور، ومن السهل تبرير ذلك بأن الشباب يكونون مندفعين والكثير منهم يتهور في القيادة مما يؤدي إلى تورطه في حادث تدهور(٢).

---

(١) قارن بحث : تدهور المركبات في إمارة دبي، دراسة تقويمية، المرجع السابق، ص ٤ـ١٣.

(٢) أثبتت الدراسات الحديثة أن من أهم المشاكل التي يعاني منها الشباب والمراهقون هي مشكلة العنف، وأن للإعلام وخاصة التليفزيون دور كبير في إستفحال هذه المشكلة. فتعرض عقول الشباب لمشاهد العنف والسادية والاعتداء والإجرام يترك أثراً عميقاً في ذاكرتهم رغم أن العنف لا يقع على إنسان حقيقي، وتعتبر هذه المشاهد إختباراً لميولهم العدوانية الحقيقية التي قد يقومون بتفريغها في الحال في أي شكل من أشكال السلوك الخارجي، وقد يتم تخزينه ثم تحويله إلى سلوك فردي يظهر فيما بعد في أي لحظة أو عند أي موقف في حياتهم.

ومن أكثر المواقف التي يظهر فيها «العنف المختزن» هي قيادة السيارات، وتتخذ هذه المواقف شكل الاستيلاء على سيارة أحد الوالدين لإثبات القدرة على التحدي وإثبات الشجاعة أمام الأصدقاء، مع ما ينتج عن ذلك من حوادث معروفة كالتدهور أو التصادم، كما يأخذ العنف في قيادة السيارة أشكال أخرى كالقيادة الجنونية وكسر الإشارات الحمراء، والسماع إلى الموسيقى الصاخبة داخل السيارة، وعدم الإلتزام بخط السير، الإهمال والقيادة برعونة وطيش وتهور، وهذه كلها تعتبر أسباباً لوقوع الحوادث من المراهقين والشباب.

٢ – أن أغلب المتـورطين في حوادث التـدهـور من الـذكور، ومن النـادر تورط أنثى في هذا النوع من الحوادث، وذلك بسبب إندفاع وطيش الذكور.

٣ – أن الطلاب أكثر الفئات المهنية تورطاً في حوادث التدهور، وأقل هذه الفئـات هم طبقـة التجـار، وعلـة ذلك أن الطـلاب غـالبـاً لا يشعـرون بتحمل المسئوليـة الإقتصادية، ويعتمـدون على ذويهم في الإنفاق، بعكس طبقـة التجار تماماً.

٤ – أن أكثـر المركبات تعـرضـاً للتدهـور هي السيـارات الخصوصيـة والشـاحنات، وأقلهـا هي السيـارات الأجـرة، وعلة ذلك أن سـائقي السيـارات الأجـرة تكون لـديهم خبرة بطبيعـة الطرق فيحتـاطـون لها خـاصة في أمـاكن الإنحناءات الشديدة أو المناطق غير المرصوفة ويتجنبون بذلك التورط في حادث تدهور.

٥ – إنحصار الخسائر البشرية في المتواجدين داخل المركبة، وأن إصابات الركاب تكون أشد من إصابات السائقين، ونادراً ما يصاب فرد مشاة في حادث تدهور.

٦ – أن حادث التدهـور من السهل إكتشافه من قبل الشرطـة، فنادراً ما يقع حادث تـدهور وهروب، لأن الحادث غـالباً ما تنتج عنـه تعطل وتلفيات في المركبـة وإصابـات السـائق المتورط فيـه فيصعب عليـه الهروب لأي سبب من الأسباب.

= وإلى جانب العنف، هنـاك أسباب أخرى تؤدي إلى وقوع الحوادث المروريـة من الشباب، وأهمها : إهمال الأهل وعدم متابعتهم لأبنائهم ـ عدم الحصول على الوعي الكافي لحماية الذات من المؤثرات الخارجية ـ التأثر بالمرحلة التي يمرون فيها ـ الفراغ القاتل ورفاق السوء ـ الإنشقـاق وضعف الروابط العائلية ـ عدم تقدير القيم الأخلاقيـة ـ الإستهتار وعدم إدراك المخاطر ـ عدم الإعتماد على النفس سابقاً (راجع في تفصيل ذلك، د. فضيلة بن رابح : سيكولوجية الإعلام ودوره في الوقـاية من حوادث السيارات، بحث مقدم إلى الندوة المرورية الأولى التي نظمهـا مركز البحوث والـدراسات بشرطة دبي في الفترة من ١٧ ـ ١٨ فبراير ١٩٩٢، ص ٢٠ ـ ٢٣).

٧ – أن أكثر حوادث التدهـور تقع في فصل الشتاء والربيع، ويرجع ذلك إلى ظروف بلل الطرق وانفجار الإطارات والإنزلاق وتأثير الرياح الشديدة.

٨ – أن السرعة الزائدة هي السبب الغالب لوقوع حوادث التدهور، فنادراً ما يقـع حادث تـدهور لسيارة تسير بسرعـة ٦٠ كم/ ساعـة أو أقل، وهـو ما سنلاحظه تفصيلاً عند دراستنا لأسباب التدهور فيما بعد.

٩ – أن معظم حـوادث التدهور تقـع على الطرق الخارجية، فمـن النادر وقوعها على الطرق الداخلية، ولهذا تركزت معظم هذه الحوادث في إمارة دبي في الطرق التابعة لمراكز النويبي، فحتا، فبر دبي، ثـم مركز الراشدية، وهي المراكز التي تضم معظم الطرق الخارجية لإمارة دبي.

١٠– أنـه كلما زادت خبرة السائق كلما قل تـورطـه في حـادث تدهـور، فترتفع نسبة التـدهور بين السائقين الذين لم يمض على حصـولهم على رخصة القيادة مدة ستة شهور، ونادراً ما يقع الحادث من سائق مضت خمس سنوات أو أكثر على حصوله على الرخصة.

١١– تتميز بجسامة الأضرار الناتجة عنها سواء في الأرواح أو الإصابات أو تلفيات المركبات(١).

---

(١) من بين التوصيات التي انتهت إليها المجموعـة البحثية التي أعدت بحث تدهور المركبات في إمارة دبي (دراسة تقويمية)، المرجع السابق، للحد من حوادث التدهور، ما يلي :

١ – حرمـان الحدث (أقل من ١٨ سنة) الذي يتـورط في حادث تدهـور من حق التقدم للحصول على رخصة القيادة لمدة لا تزيـد عن سنتين، بحيث تتناسب مدة الحرمان مع صغر سن الحدث لحظة تورطه في حادث التدهور.

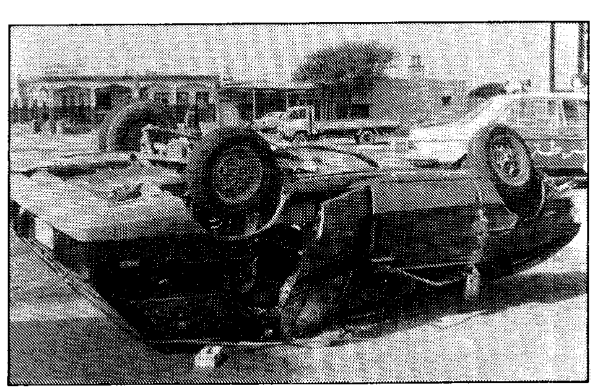
٢ – إذا لم يبلغ المتـورط سن ٢١ عـاماً، تسحب منـه الـرخصة التـي يحملها، ويلتـزم بإعادة إجراءات الحصول على رخصة قيادة جديدة.

٣ – بالنسبة لمن تزيد أعمارهم عن ٢١ عامـاً، تمنح لهم رخصة قيادة مؤقتة معلقة على شرط عدم التـورط في حادث تـدهور خـلال السنة الأولى من تـاريخ الحصول على الرخصة.

٤ – تخصيص حملات للتـوعيـة المروريـة بحـوادث التـدهـور من حيث مسببـاتها =

رابعاً : أسباب التدهور :

التدهور يعتبر من حوادث السير الخطيرة التي كثيراً ما ينتج عنها الوفاة، فحوادث الإصطدام قد يكون نتيجتها حدوث تلفيات في الممتلكات وإصابات بسيطة، إلا أن التدهور الذي ينتج عنه انقلاب أو تدحرج المركبة قد تنتج عنه إصابات دموية ومميتة لركاب السيارة المتدهورة، وبصفة خاصة إذا أعقب التدهور اشتعال وحريق في السيارة وعدم تمكن الركاب من مغادرتها بسبب تطبيق الأبواب وعدم قدرتهم على فتحها والخروج منها عند بداية اشتعال الحريق وقبل استفحال أمره.



شكل رقم (١٦١) تدهور سيارة

وسبب وجود العلاقة بين تدهور السيارة وبين احترافها، أن التدهور، وأحياناً التصادم يؤدي إلى إحداث تلفيات في مخزن الوقود وتسربه منه، ومع الاحتكاك الناتج عن التدهور تشتعل النيران في السيارة، وهي مليئة بالمواد القابلة للاشتعال بسرعة، فبخلاف البنزين يوجد الإسفنج وأغطية المقاعد والبلاستيك وكلها مواد سريعة الإستجابة للاشتعال، وتتطاير الأدخنة والغازات الناتجة عن هذا الاشتعال داخل السيارة، وغالباً ما تكون سبباً في اختناق الركاب وإضعاف قدرتهم على فتح أبواب السيارة بعد تدهورها أو الخروج

= وأخطارها والاحتياطيات التي يمكن للسائقين إتخاذها من أجل تجنبها.

٥ – إدراج حوادث التدهور ضمن نظام النقاط السوداء، وتقيد ست درجات على المتورط حتى ولو لم يسفر الحادث عن إصابات أو تلفيات (المرجع السابق، ص ١٠).

منها فيفقدون الوعي ويلقون حتفهم محترقين.

والسبب المباشر للتدهور هو عدم قدرة السائق على السيطرة على مركبته، وعدم السيطرة ناتج عن عوامل أهمها :

١ – إنزلاق السيارة:

بسبب وجود أمطار أو شحومات أو زيوت أو حصى أو رمال على الطريق، وخروج السيارة عن مسارها، وقد ينتهي الأمر بانقلابها أو تدحرجها إذا لم يستطع السائق السيطرة عليها بعد إنزلاقها.

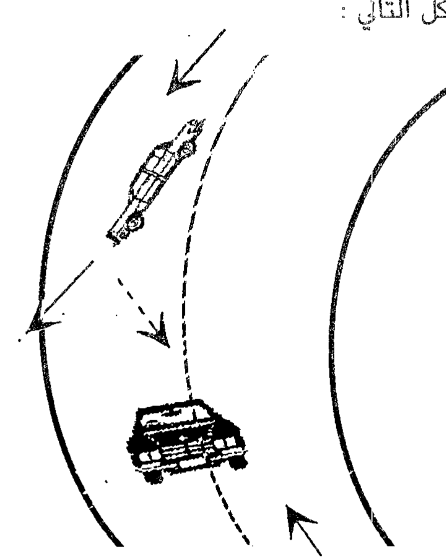
وسوف نعالج الإنزلاق وأسبابه ودوره في وقوع حوادث المرور في الفصل التالي مباشرة.

٢ – السرعة الزائدة :

وخاصة في الدورانات الحادة والملفات.

٣ – تأثير القوة الطاردة المركزية :

قوة الطرد المركزية هي قوة طبيعية تتولد نتيجة سرعة السيارة وتنشأ من حركة الدوران، وتعمل على دفع السيارة أو طردها خارج مسارها الصحيح وهو ما يظهر من الشكل التالي :



شكل رقم (١٦٢) تأثير القوة الطاردة المركزية على وقوع حوادث التدهور والتصادم

فالسيارة الموضحة بالشكل تسير في المنحنى باتجاه السهم المتصل أصلاً، ولكن سرعة السائق في المنعطف أدت إلى نشوء قوة طاردة تحاول إخراج السيارة خارج الطريق باتجاه السهم المتقطع، وعند محاولة السائق تعديل مسار السيارة وهو على هذه السرعة فإن السيارة قد تفقد توازنها، لأن قوة الطرد المركزية تؤدي إلى نقل مركز ثقل السيارة إلى مكان آخر في السيارة بخلاف المكان الطبيعي (منطقة الإطارات)، فتنقلب السيارة أي تتدهور، وفي الشكل السابق فإن محاولة السائق تعديل مسار السيارة إلى المسار الطبيعي قد يؤدي إلى تدهورها داخل الطريق، أي في الاتجاه الآخر لحركة السير.

وتزداد خطوة قوة الطرد المركزية عندما تكون السيارة عليها أحمال ذات ارتفاعات كبيرة، فإن هذه الأحمال تزيد من قوة الطرد المركزية في إتجاه معاكس لإتجاه الثقل أو التمركز الطبيعي في السيارة مما يعجل من عملية التدهور.

ولتجنب تأثير القوة الطاردة المركزية والمخاطر الناتجة عنها، يجب على السائق مراعاة ما يلي عند اجتياز المنعطفات، خاصة الحادة أو الخطرة منها :

(أ) تخفيف سرعة السيارة قبل دخول المنعطف للتخفيف من تأثير القوة الطاردة المركزية.

(ب) عدم استعمال الفرامل بعد الدخول إلى المنعطف.

(جـ) إذا كان الانعطاف إلى اليمين فيجب السير على يمين الطريق، أما إذا كان الانعطاف إلى اليسار فيجب الاقتراب من منتصف الطريق أثناء الانعطاف.

(د) بعد دخول المنعطف يراعى عدم الضغط بشدة على بدال البنزين، ولكن يجب الضغط تدريجياً للتخفيف من تأثير القوة الطاردة، وبذلك يمكن التحكم جيداً في السيارة عند المنعطف.

(هـ) أن التركيز واليقظة والانتباه عوامل ضرورية يجب على السائق مراعاتها قبل الوصول إلى المنعطف حتى يتمكن من اتخاذ الإحتياطات 'اللازمة لاجتياز المنعطفات بسلام.

٤ - تعاطي المخدرات والمسكرات :

من أسباب التدهور أيضاً، تعاطي المخدرات والمسكرات، فالسائق المخدر أو السكران لا يستطيع السيطرة على تصرفاته، وتقل قوة التركيز والتقدير لديه، فلا يستطيع ضبط السرعة المناسبة لحالة الطريق، كما أنه يفقد القدرة على تمييز الأشياء وتقدير المسافات أو تجنب العوائق التي تقابله كالأرصفة أو الأشجار، أو السوائل على سطح الطريق في وقت مناسب، ويفاجأ أنه اقترب منها بشدة وهو على سرعة عالية فيحاول عبثاً تجنبها أو تفاديها فيصطدم بأحد العوائق المشار إليها أو ينزلق ويحاول السيطرة على السيارة وإعادتها إلى وضعها الطبيعي، ولكن بعد فوات الأوان، وغالباً ما تتدهور السيارة في العديد من الحوادث المشابهة التي يكون سببها تناول المسكرات والمخدرات.

٥ - إنفجار الإطار :

من الأسباب الشائعة لتدهور السيارات إنفجار أحد الإطارات أثناء سير السيارة بسرعة عالية، ذلك لأن إنفجار الإطار يؤدي إلى عطل في قوة الدفع في التوجيه فيجعل السيارة غير متزنة ويصعب فرملتها، فيرتبك السائق وعندما يحاول وقفها وهو في حالة عصبية مضطربة فإنه يفشل وينتهي الأمر باصطدام السيارة أو تدهورها أو الأمرين معاً.

والانفجار قد يحدث في الإطار الأمامي، وقد يحدث في الإطار الخلفي، وفي كلتا الحالتين يجب على السائق التصرف بطريقة معينة حتى يتجنب وقوع الحادث، ونعرض ذلك فيما يلي :

(أ) حالة انفجار الإطار الخلفي :

إنفجار الإطار الخلفي يجعل خلف السيارة يتقوس، ولكن السيطرة على عجلة القيادة يمكن السائق من الحفاظ عليها في مسار مستقيم، ثم يقوم السائق بالضغط على الفرامل بهدوء وبحذر لكي ينقل ثقل السيارة إلى الأمام على

العجلات السليمـة ويخفف العبء عن الإطار الذي انفجـر، ويجب عدم الضغط على الفرامل بقوة أكثر من اللازم.

(ب) إنفجار الإطار الأمامي :

يعتبر أكثر خطورة مـن انفجار الإطار الخلفي، لأن جهاز التوجيـه يتأثر كثيراً وعلى السائق مراعاة ما يلي في هذه الحالة(١).

١ – الفرملـة بحذر وبخفـة إذا استطاع ذلك، وهذا مـن أجل تجنب إلقاء ثقل السيارة أكثر من اللازم على الأمام، لأن الإطار المنفجر غالباً ما يسير بعدم استواء وربما يتمزق على الحديد.

٢ – القبض بشدة باليدين الإثنتين على عجلة القيادة وتجنب أي تغييرات عنيفة في الإتجاه.

وسواء كان الإنفجار في الإطـار الأمامي، أو في الإطار الخلفي فيجب على السائق ألا ينزعج أو يفقد أعصابه، وعليه أن يثبت يده بشدة على عجلة القيادة، وإذا حدث الانفجار في الحارة الخارجية في طريق سريع بـه حركة مرور كثيفة فمن الأفضل الدخول في الطريـق المزروع أو غير المرصوف إذا كان ذلك ممكناً، وهذا أفضل من أن تنحرف السيارة يســاراً أمام السيارات في المسارب الأخرى من الطريق، وعلى أية حال يجب على الســائق دائماً أن يتجنب ويبتعد عن طريق السيارات الأخرى يمينه أو يساره على السواء.

٦ – فقد إحدى العجلات :

إن فقد إحـدى عجلات السيارة أثنـاء سيرها بسبب تفكك الصـواميل قد يكون أشـد خطورة من انفجار أحـد الإطارات، وفقـد العجلة وتطايـرها يجعل السيـارة غير متـوازنة، وعـدم السيطـرة والتصرف بحكمـة يجعلها معـرضـة

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٦٢٤.

للاصطدام والتدهور. وفي حالة فقد إحدى العجلات فإن السيارة تنحرف بشدة ونجد أن الجزء الصلب الذي كانت مثبتة فيه العجلة التي طارت يحفر في سطح الطريق ويعمل كمحور.

ويلاحظ أن انحراف السيارة يكون أقل شدة عند فقد العجلة الخلفية.

وعند حدوث هذا الخلل على السائق أن يفرمل بهدوء، وأن يوجه السيارة بقوة ضد الاتجاه الذي تنحرف إليه السيارة. وبصفة عامة عليه أن يتصرف وفقا للأسلوب السابق بيانه عند انفجار أحد الإطارات حتى لا يعقب تطاير العجلة وقوع حادث تصادم أو تدهور.

٧ – تعطل قوة الدفع في التوجيه (البوار ستيرنج)(١) :

يتعطل البوار ستيرنج في كثير من السيارات بسبب قطع حزام المروحة، أو لأي سبب من الأسباب الفنية الأخرى، ويترتب على ذلك أن تصبح القيادة لينة وصعبة جداً، حيث تتلوى السيارة وتتأرجح وتستجيب لأي عدم استواء على سطح الطريق. ويحدث الخطر إذا وقع هذا العطل أثناء المرور في منعطف وعلى سرعة كبيرة، فقد لا يتمكن السائق من توجيه السيارة في الاتجاه السليم أي مع اتجاه إنحناء المنعطف، ويصطدم بالرصيف أو يخرج عن الطريق المرصوف وتنقلب السيارة نتيجة عدم القدرة على السيطرة عليها تماماً.

وعند مواجهة السائق هذا العطل عليه أن يحاول تخفيف السرعة فوراً باتباع الأسلوب الذي سبق شرحه لبيان التخفيف الهادي للسرعة والتوقف الآمن بالسيارة، وإذا كانت الاستجابة للتوجيه غير متوازنة فعليه التوقف وطلب المساعدة.

---

(١) المرجع السابق، ص ٦٢٤.

٨ - الرجوع للخلف دون الانتباه :

يحدث أن يرجع السائق إلى الخلف بسيارته ويكـون الطريق خلفه ترابياً ومنحدراً، فتزل إحدى عجلات السيارة أو عجلتين فيختل توازنها وتنقلب غالباً على أحد جانبيها، وهي تشابه في ذلك الشخص الذي يمشي لسبب ما بظهره ولا يرى ما خلفه، ويفـاجأ بأنه قد صادف منحدراً كان خلفه ولم يـره فتزل قدمه ويسقط على ظهـره، وغالبـاً ما تقع هـذه الحوادث ليـلاً عندمـا تكون المنطقـة المحيطة بـالطريق مظلمـة، ويعتقد السـائق أن الطريق خلفـه مستويـاً، ويرجع للخلف ويصادف منطقة منحدرة فتتدهور سيارته نتيجة لذلك.

ولمواجهة هذه الحالـة يجب الانتباه وتهدئة السرعة عند الـرجوع للخلف، والتأكد من صلاحية الطريق للسير عليه دون خطورة خاصة أثناء الليل.

الفصل الثالث

الإنـــــــــزلاق

أولاً : تعريف الإنزلاق :

يعرف إنــزلاق السيارة باختــلال توازنها أثنــاء السير، ويحدث الإنزلاق عندما يقل تماسك إطارات السيارة مع سطح الطريق، مما يجعل القوى الأخرى في السيــارة غير متنــاسبــة مع الضعف الــذي طـرأ على تماسك الإطــارات مع السطح، ولذلك فإن السيارة تبدأ في الإنزلاق أي الخروج عن خط السير السليم أثناء السير للأمام أو الخلف أو عند الدوران في أي إتجاه من الإتجاهات.

وحــادث إنزلاق السيــارة لا يمثل مشكلة إذا استطــاع السائق السيطـرة عليـه أو لم يستطع ولكن لم يترتب عليه وقــوع حادث مــروري كالتصــادم أو التــدهور، وتظهـر مشكلة الإنــزلاق عندمــا لا يتمكن السائق من السيطـرة على السيارة، ويقع حادث من حوادث السير محل الدراسة.

ثانياً : أسباب الإنزلاق :

هناك عوامل مختلفة تتسبب في إنزلاق السيــارة على سطح الطريق نوجز أهمها فيما يلي :

١ – وجود سوائل على سطح الطريق كالزيوت والشحوم ومياه الأمطار، خاصــة عند بـداية سقوط القطـرات الأولى، حيث أن اختلاط هــذه القطرات مع الأتربة الموجودة على سطح الطريق يـؤدي إلى تكوين خليط لزج يكون سبباً في الإنزلاق عندما يتم الضغط بشدة على فـرامل السيارة، أيضاً فإن وجود الثلوج

أو الرمال والحصى الصغير على سطح الطريق يسبب الإنزلاق.

٢ – قيادة السيارة بسرعة أكثر مما يتناسب مع حالة الطريق، فالسرعة الزائدة عن المقرر تجبر السائق على الفرملة أو التوجيه أو تغيير الجير أو تخفيف السرعة فجأة، وتزداد الخطورة عند وجود أشياء على سطح الطريق كالمياه أو الزيوت أو الرمال أو الحصى أو الثلوج.

٣ – الاستعمال العنيف للستيرنج بسبب الإنزلاق، سواء كانت السيارة تسير بسرعة أو ببطء، ولن يتجاوب الستيرنج، وربما لا تستجيب السيارة للتوجيه وتستمر في التقدم إلى الأمام في خط مستقيم.

٤ – الضغط بشدة على بدال البترول يؤدي إلى دوران العجلات الخلفية في مكانها عند وجود الماء أو الزيت أو الرمال على سطح الطريق مما يؤدي بدوره إلى إنزلاق السيارة.

٥ – الضغط بشدة على الفرامل قد يتسبب في وقف العجلات الأربع عن الدوران مما يؤدي إلى حدوث الإنزلاق نتيجة عدم تماسك العجلات مع سطح الطريق.

٦ – هناك الإنزلاق الذي ينتج عن الطريق ذاته. فأثناء عملية استعمال الطرق، والمرور المستمر للسيارات عليه، فإنه يفقد خشونته الأولية ويصبح سطحه أملساً وزلقاً. وبهذا يقل معامل احتكاك الإطارات مع الرصف، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة مسافة الفرملة، وهذا يجعل السيارات تنحرف جانباً حتى عند الفرملة على الأجزاء المستقيمة أي غير المنحنية من الطريق.

وانخفاض قيمة معامل الاحتكاك يتم بشكل غير منتظم على امتداد عرض الطريق، ويقل هذا المعامل إلى أدنى حد ممكن في أماكن تركز مرور عجلات السيارات.

أيضاً فإن قيمة معامل الاحتكاك تعتمد على نوعية المواد الحجرية

المستخدمة في بناء سطح الطريق. ففي حالة إستخدام المواد الحجرية ذات السطح الخشن القليل المقاومة والمعرض للبلي والصقل، فإن قيمة معامل الاحتكاك تقل بسرعة أثناء مرور السيارات المستمرة عليه.

بالمثل تتغير قيمة معامل الاحتكاك عندما يلين الأسفلت (القار) نتيجة سخونته بأشعة الشمس في الصيف الحار.

وهكذا فإن تصرفات السائقين من حيث السرعة، والسيطرة على المركبة، يجب أن تختلف بحسب اختلاف حالة الطريق، وبحسب العوامل الجوية في فصول السنة المختلفة.

فالرصف الذي بلي بسبب سير السيارات عليها لمدة طويلة، تجعل سطح الطريق أقل تجانساً عما قبل. ويزداد البلى بدرجة أكبر بالنسبة للحارات المطروقة من قبل السيارات، وهذا يجعل الرصف القائم بين هذه الحارات يتجمع ويتعرج. وتظهر خطورة هذا الوضع عندما يكون الطريق مبللاً، فعند خروج عجلات السيارات من الحارات المطروقة فإنها تتعرض لظروف إنزلاق مختلفة، عند السرعات العالية أو الفرملة الحادة الفجائية فإن السيارة سوف تنحرف جانباً بسبب هذا الخلل الذي حدث لسطح الطريق.

أيضاً فإن ركود المياه على سطح الطريق في الحفر غير العميقة والأماكن غير الممهدة قد يتسبب في الإنزلاق السطحي المائي لإطارات السيارات(١).

فالقشرة المائية الرقيقة أو الغشائية التي لا يسعفها الوقت في الانضغاط والخروج من تحت العجلة ذات الإطار المطاطي الأملس البالي تتجمع تحت العجلة المتحركة وتشكل «اسفيناً» يرفع العجلة إلى أعلى، وكلما ازداد حجم الإسفين قلت بنفس القدر مساحة تلامس إطار العجلة مع سطح الرصف، وهذا يؤدي إلى إنخفاض قيمة معامل الاحتكاك. وعند الوصول إلى سرعة حرجة معينة يتلاشى كلية التلامس بين عجلات السيارة ورصف الطريق، وهنا تفقد

---

(١) بابكوف، المرجع السابق، ص ٣١٧.

العجلات الأماميـة للسيارة القابلية للقيادة وتصبح عملية إيقـاف السيارة شبه مستحيلة عملياً.

وتظهر خطـورة الإنزلاق السطحي المائي بـالنسبة لسيـارة خفيفة تسير بسرعة ١٠٠كم/ ساعـة، عندما تصل سمك طبقة الماء المتكـونة على الرصف أو سطح الطريق ما يـزيد قليلاً عن ٣ مم، فإذا حدث انـزلاق في ظل هذه الظروف فإن السائق لن يستطيع السيطرة عليه(١).

ثالثاً : كيفية التغلب على مشكلة الإنزلاق :

من أهم الإجـراءات التي يتم إتخاذهـا لتجنب الإنـزلاق السطحي المائي، إنشاء الطرق بحيث يكون لها انحدارات جانبية أكثر ميلاً في الأماكن التي يمكن أن تتجمع فيها الميـاه على سطح الطريق، مثـلاً على المنحنيات الرأسيـة المقعرة. ولهذا السبب فقد زيدت قيمة الانحدار الجانبي لـرصف الطرق في ألمانيا الغربية من ٢ ـ ٢,٥٪ منذ عام ١٩٧٣(٢).

وهكذا فإن سطح الطريق الخشن يعتبر أقل خطورة من الأسطح الملساء، وذلك على الـرغم من أن السطح الخشن يتسبب في هـلاك الإطـارات بصـورة أسرع، بالإضافة إلى الضوضاء التي تحدثها السيارات عند المرور عليه.

أيضاً من وســائل منع الإنزلاق الناتج عن عيب في الطـريق، العمل الدائم على تنظيف سطح الطريق من الأتربة والأوحال والثلوج كما سبق القول.

والطريقة الأكثر فعالية لتجنب الإنزلاق عن الأسطح الملساء، هو استخدام مـواد عضويـة لاصقـة لإنشاء سطـوح خشنة غير زلقـة على هـذه الرصـوف الملساء.

وكان من نتـائج استخدام هذه الطريقـة في إنجلترا أن قلت عدد الحوادث بنسبة قـدرها ٦٩٪ مما كـانت عليه قبل عـلاج هذه الأسطح الملساء، أمـا عدد

---

(١) نفس المرجع، ص ٣١٧.

(٢) المرجع السابق، ص ٣١٩.

حوادث السير المرتبطة مباشرة بظاهرة الإنزلاق فقد قل بمقدار ٤ مرات عما كان عليه الحال سابقاً.

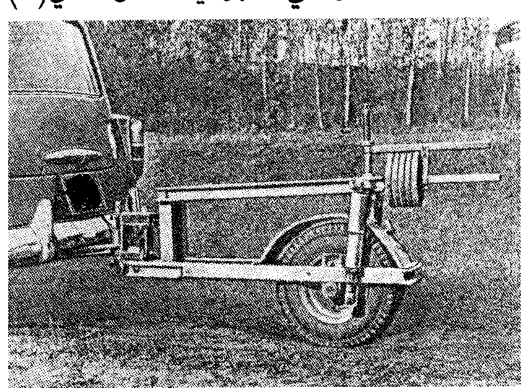
واعتبر خبراء الطرق الإنجليز أن الأضرار الناجمة عن حوادث الطرق التي تقع على الأجزاء الزلقة من الطريق قد تزيد بمقدار ١٠ مرات على تكاليف إنشاء السطوح الخشنة على الأسطح الملساء(١).

وهناك العديد من الآلات التي تستخدم في دول مثل ألمانيا الغربية وروسياً لقياس معامل الاحتكاك (مقاومة الإنزلاق) على الطرق، في الأماكن المختلفة وفي المواسم المختلفة من العام. من هذه الأجهزة عربات دينامو مترية تمر على تلك الطرق لتحديد معامل الاحتكاك، ويوضع لكل طريق من طرق السير رسم بياني خطي يوضح معامل الاحتكاك، وعلى أساس هذا القياس يتم وضع التدابير والإجراءات اللازمة للترميم وإصلاح الطريق.

---

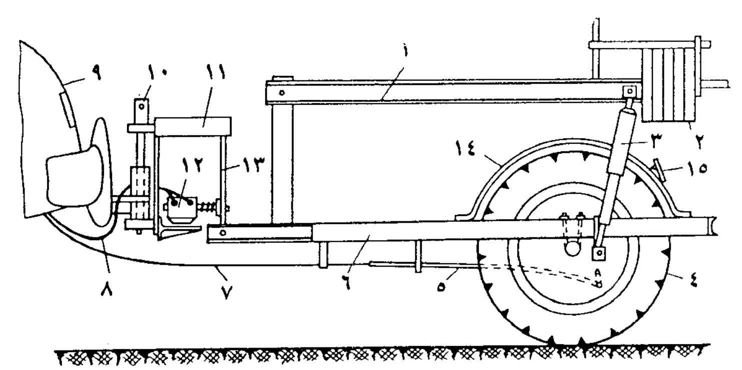
(١) بابكوف، المرجع السابق، ص ٣٢٣.

ومثال هـذه العربات الـديناموميترية تلك المستخدمة في معهـد الطرق في موسكو لقياس معامل الاحتكاك والتي تظهر في الشكل التالي(١) :



شكل (١٦٣) منظر للعربة الديناموميترية التي تستخدم لقياس معامل الاحتكاك بالطرق

كما يوضح الشكل التـالي رسم توضيحي لجهاز القياس المثبت بـالعربة الديناموميترية الذي يقيس معامل الاحتكاك على الطرق(٢).

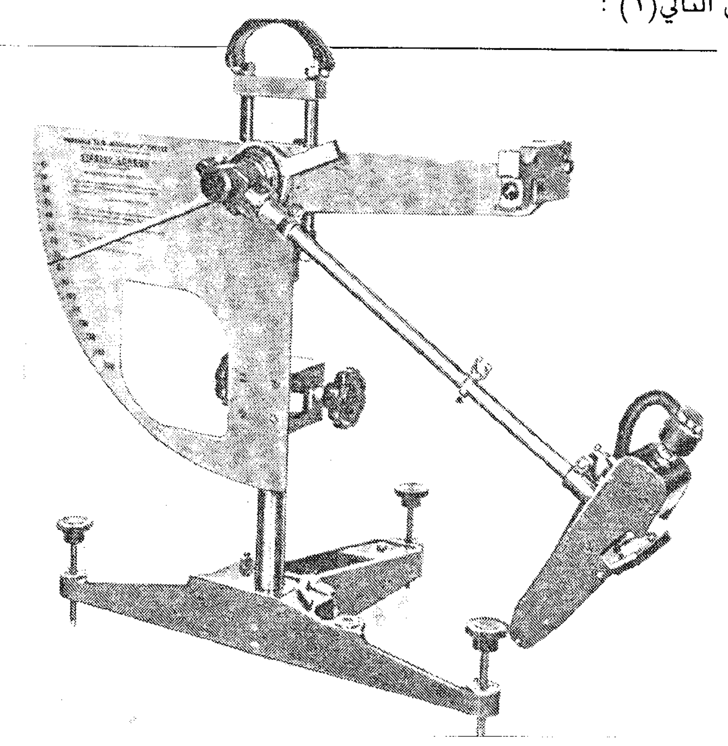


شكل رقم (١٦٤) رسم توضيحي لجهاز قياس معامل الاحتكاك : ١ – إطار لتحميل ماصات الصدمات، ٢ – أقراص معدنية،
٣ – ماصات الصدمات، ٤ – عجلة بإطار مطاطي، ٥ – قضيب الفرملة أو الكبح، ٦ – إطار حامل، ٧ – كبل مرن، ٨ – أسلاك كهربائية موصلة، ٩ – السيارة الساحبة للعربة،
١٠– محور إرتكاز، ١١– ديناموميتر مسجل (للتسجيل)، ١٢– لاقط صوتي حثي،
١٣– زنبرك (نابض)، ١٤– غطاء، ١٥– عاكس ضوئي

(١) المصدر : بابكوف، المرجع السابق، ص ٣٢٨.
(٢) المصدر : بابكوف، المرجع السابق، ص ٣٢٨.

وهناك أجهزة صغيرة الحجم يمكن لشخص واحد أن يحملها ويقيس بها معامل الاحتكاك لتقدير إنـزلاقية الطريق في الأمـاكن الخطرة والزلقـة ولكنها تكون طرقاً قصـيرة الامتداد مثل تقاطعات الطرق وممرات المشاة.

ومن الأجهزة الأكثر إنتشاراً مثل العربات الديناموميترية السابق الإشارة إليها، والتي تستخـدم على الطرق المفتـوحة هي «الأجهـزة البندوليـة»، ومثالها الجهـاز الذي صمم في مختبر أبحـاث الطرق البريطـاني، ويتم إنتاجـه الآن على نطاق واسع في عـدد من المصانع الإنجليزيـة والألمانية الغربية والـذي يظهر في الشكل التالي(١) :



شكل رقم (١٦٥) جهاز بندولي متنقل
لقياس معامل الاحتكاك، وهو من تصميم مختبر أبحاث الطرق البريطاني

(١) المرجع السابق، ص ٣٣٠.

ويحتوي الجهاز الموضح بالشكل السـابق على بندول ذي طرف مطاطي متـدلي إلى أسفل من ارتفـاع ثابت وعنـد وصـوله إلى سطح الـرصيف يعـرقل حركته الاحتكاك الذي يحدث مع الرصف. وتحدد قيمة معامل الاحتكاك في هذه الحالة بزاوية انحراف البندول بعـد اجتيازه لمنطقة التلامس أو الاحتكاك. وهذا الجهاز يعطي ـ في حالة إجراء التجارب ببساطـة وسهولة ـ نتائج جيدة تناظر إلى حد كاف نتائج قياس معامل الاحتكاك بواسطة العربات الدينامومترية(١).

وتبدو أهمية إستخدام أجهزة قياس معامل الاحتكاك على الطرق المختلفة، أنها تعطي بيانات دقيقة وصحيحة عن معامل الإحتكاك في مكان وقوع الحادث يمكن الاعتماد عليها في ثقة لتحديـد مصير السائق المتورط في الحادث، بدلاً من الاعتماد فقط على الجداول الإحصائية لحساب القيم المتوسطة لمعامل الاحتكاك، والتي غالباً مـا تكون مخالفة لواقع الحال والظروف المختلفـة التي يكون عليها الطريق الذي وقعت به الحادثة.

ويلاحظ أنه توجد علاقة عكسية بين بلي واستهلاك الطريق، وبين معامل الاحتكاك، فكلما زاد إستهلاك وتلف الطـريق كلما قل معامل الاحتكاك والعكس بالعكس.

أيضاً تـوجد علاقـة عكسية بين معامل الاحتكـاك وبين معدل الحوادث، فكلما زاد معامل الاحتكاك كلما قلت الحوادث بسبب الإنزلاق، وكلما قل معامل الاحتكـاك في جـــزء من الطـريق كلما زادت حـــوادث السير في هـذا الجزء من الطريق.

رابعاً : أنواع الانزلاق وكيفية تجنبه(٢) :

نفرق في هـذا الصدد بين السيـارات ذات الدفع الأمـامي والسيارات ذات الدفع الخلفي :

---

(١) نفس المرجع السابق.

(٢) راجع الموسوعة العلمية للسيارات، المرجع السابق، ص ٦١٨ وما بعدها.

١ - السيارات ذات الدفع الخلفي :

هي السيارات التي يكون محركها في الأمام، وتتعرض لثلاثة أنواع من الإنزلاق هي :

(أ) إنزلاق العجلات الخلفية :

وهو أكثر أنواع الإنزلاق شيوعاً، فالعجلات الخلفية تتوقف عن التماسك مع سطح الطريق وتنزلق من جانب إلى آخر، ولذلك فإن المركبة تدور حول مركز جاذبيتها حتى تنزلق في النهاية مرة أخرى إلى الأمام.

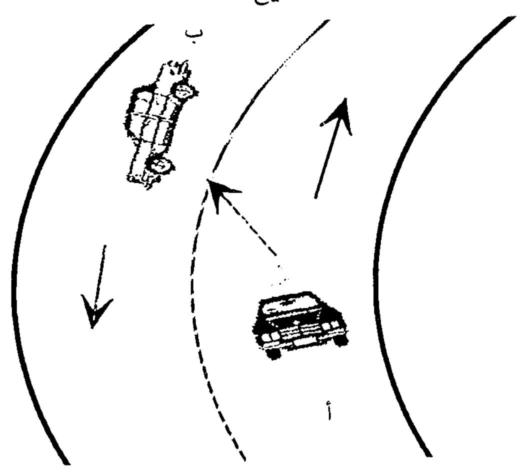
وهذا هو ما يحدث عندما تأخذ السيارة زاوية أو منعطف بسرعة كبيرة جداً، أيضاً إذا كانت هناك عيوب بسيطة في الطريق، مثل عدم إستواء السطح فإن خلفية السيارة سوف تدور إذا أوقفت العجلات الخلفية بفرملة عنيفة. وإذا كانت السيارة تسير بسرعة كبيرة جداً وانزلقت وانحرفت حوالي ٤٥° عن خط السير، فإنه سوف يصعب السيطرة عليها حتى على من كانت لديه خبرة طويلة في القيادة.

ولعلاج إنزلاق العجلات الخلفية يجب على السائق أن يرفع قدمه فوراً من على دواسة البنزين، وفي نفس الوقت عليه توجيه الستيرنج في نفس الاتجاه الذي انحرفت إليه مؤخرة السيارة، فإذا إنحرفت مؤخرة السيارة إلى اليمين عليه أن يلف الستيرنج جهة اليمين والعكس بالعكس إلى أن يتمكن من توجيهها في خط السير الصحيح.

(ب) إنزلاق العجلات الأمامية :

يحدث هذا الإنزلاق عند الزوايا والمنعطفات بسبب الضغط بشدة على البنزين، فتفقد العجلات الأمامية تماسكها مع الطريق، ولا يتجاوب الستيرنج مع السائق وتميل إلى الاستمرار في السير إلى الأمام، أي في الإتجاه السابق، رغم أن السائق يمر بزاوية أو منحنى، فالسيارة تستمر في هذا الاتجاه السابق مدفوعة بالعجلات الخلفية، لأن العجلات الأمامية إنعدم تأثيرها في التوجيه نتيجة الإنزلاق.

وهنا نجد أن السائق يكون معرضاً لخطر الاصطدام بسيارة قادمة في الاتجاه المقابل، إلا إذا تماسكت العجلات الأمامية مرة أخرى وأمكن للسائق تعديل توجيه السيارة إلى مسارها الصحيح.



شكل رقم (١٦٦) إنزلاق السيارة (أ) نتيجة إنزلاق العجلات الأمامية في إتجاه السهم المتقطع

ولعلاج هذا الوضع الخطير، يجب على السائق أن يرفع قدمه فوراً من على البنزين أولاً، ثم توجيه العجلات إلى الأمام، ثم لف الستيرنج بلطف وهدوء إلى الجهة التي يرغبها.

ويمكن علاج هذه الحالة الحالة أيضاً عن طريق سحب فرملة اليد (هاند بريك) تدريجياً، لأن سحب الهند بريك يسبب انحراف مؤخرة السيارة إلى الإتجاه المعاكس للإتجاه المراد توجيه السيارة إليه، وبالتالي تصبح المقدمة في الإتجاه المرغوب فيه(١).

(جـ) إنزلاق العجلات الأربع :

هذا الإنزلاق يتسبب عن فرملة عنيفة فجائية ينتج عنها وقف العجلات

---

(١) هاني الكرمي وعبد الحليم حلمي، المرجع السابق، ص ٨٠.

جميعهـا، فينعدم تماسك العجـلات الأربع مع الطريق، وهـذا يؤدي إلى زيـادة سرعة السيارة بـالرغم من إستخدام البريك لتخفيض السرعـة، وسيفقد السائق السيطرة على التـوجيه والاتجاه، وسـوف يحدد إتجاه السيارة تحدب الطـريق فقط، ونجد أن إنخفاض السرعة يحدث ببطء شـديد جداً إذا ظل سطح الطريق أملساً.

ولتجنب وقوع حادث على السـائق أن يرفع قدمه فـوراً من على الفرامل بـدرجـة تسمح للعجلات أن تـدور وتسترد تماسكهـا، ثم يعـاود الضغط على الفرامـل بلطف، ثم يكرر ذلك عـدة مرات إذا كـان هذا ضروريـاً للسيطرة على السيارة وعلى توجيهها الإتجاه السليم.

ويلاحظ أن معظم فرامل السيارات قوية بدرجة كافية، بحيث أن الضغط الفجائي والقـوي عليها يسبب قفل الأربع عجـلات ويسبب الإنزلاق، والفـرملة القـوية تقفل العجـلات الخلفية أولاً، واستمـرار الضغط عليها ينقل القفلـة إلى العجلات الأمامية أيضاً، وبذلك يتم قفل وإنزلاق العجلات الأربع.

٢ – السيارات ذات الدفع الأمامي :

تنـزلق السيارات ذات الـدفع الأمـامي بنفس الصـورة التي تنزلق فيهـا العجلات الأمامية، فمثل هذه السيارات تنزلق أمامياً أولاً، ولكن طرق علاج هذا الإنزلاق يختلف عما سبق قوله بالنسبة للسيارات ذات الدفع الخلفي، لأن اتباع هذه الطرق السابقة سوف يلقي بالسيارة بعيداً عن الطريق(١).

فعندما يواجـه السائق بإنزلاق من هذا النوع من السيـارات خاصة عند الانحنـاءات، يجب عليه أن يخفف البنـزين ببطء، لأن التخفيف السريع سيجعل

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٦١٩.

السيارة أي العجـلات تستعيد تماسكهـا، غير أن مقدمـة السيارة سـوف تدور بزاوية حادة.

ومن أهم طرق الوقاية من الإنزلاق أياً كان نوع السيارة هو عدم ضغط الفرامل بشدة، فيجب تحميل القدم بلطف على دواسة الفرامل، ورفعها بالتدريج من على البنزين، وتغيير الجير إلى الغيار الأول أو الثـاني مع ضغطة خفيفة على دواســة البنزين وبمســاعدة الكـلاتش، وهـذا يساعـد على إعادة السيطـرة على السيارة وتـوجيهها التـوجيه السليم أو الـوقوف بها في مكـان آمن، كما يحظر تدويـر عجلة القيـادة أكثر من الـلازم أثناء اللحظـة التي يحاول فيهـا السائق التغلب على الإنـزلاق، وعندمـا تستعيد السيـارة سيرها العـادي يمكن توجيـه العجلات وزيادة البنزين بخفة وتدريجياً.

أيضاً من الطرق الهامة للوقايـة من الإنزلاق هو أن يدرب السائق نفسه على تـوقع الإنـزلاق عنـد السير على المطـر والجليـد، والطين وأوراق الشجـر المتساقط والزيت والشحم والحصى والرمل، الخشن، فكلها أسطح خطرة يجب أن نتـوقع الإنزلاق عليهـا، وأن نأخذ حـذرنـا للسيطرة على السيـارة في حالـة تعرضـها للإنزلاق.

ويمكن أن يخوض الشخص تجربــة الإنـزلاق بنفســه، ولكن ليس على الطريق العام وتحت إشراف خبير، وهناك معاهـد تدريب في أوروبا وغيرها من الدول تدرب السائق على التعرض للإنزلاق وطرق تلافيه(١).

---

(١) الموسوعة العلمية للسيارات، مرجع سابق، ص ٦٢٠.

الفصل الرابع
حـوادث الدهـس

أولاً : تعريف حادث الدهس :

تأتي حـوادث الدهس في المرتبـة الثانيـة بعد حـوادث التصادم في دولـة الإمارات العربية المتحدة(١).

ويعـرف حادث الـدهس بأنه حـادث إصطدام مـركبة ميكـانيكية بأحـد الأشخـاص مباشرة(٢)، فحـادث الدهـس يختلف عن حادث المرور النـاتج عن اصطدام مركبة بمركبة أخرى وينتج عنه إصابة أو وفاة إنسان، فهذا الأخير قد يكون حادث تصادم أو إنزلاق أو حريق سيارة.

وهكذا فإن نتيجة حادث الدهس قـد تكون مثل نتيجة أي حادث مروري آخر من حيث إصابة أو وفاة إنسان، ويبقى الفرق بينهما في العلاقة بين المركبة والمصاب، فهي في حادث الدهس علاقة مباشرة وفي الحوادث الأخرى تكون غير مباشرة.

ولا ينفى من توافر حادث الدهس إصطدام المركبة أولاً بأية ممتلكات على الطريق ثـم انحرافها ودهس إنســان يتصادف وجـوده على الطريق أثنـاء هذه الواقعة.

---

(١) راجع الجدول الإحصائي السابق رقم ٣٧.

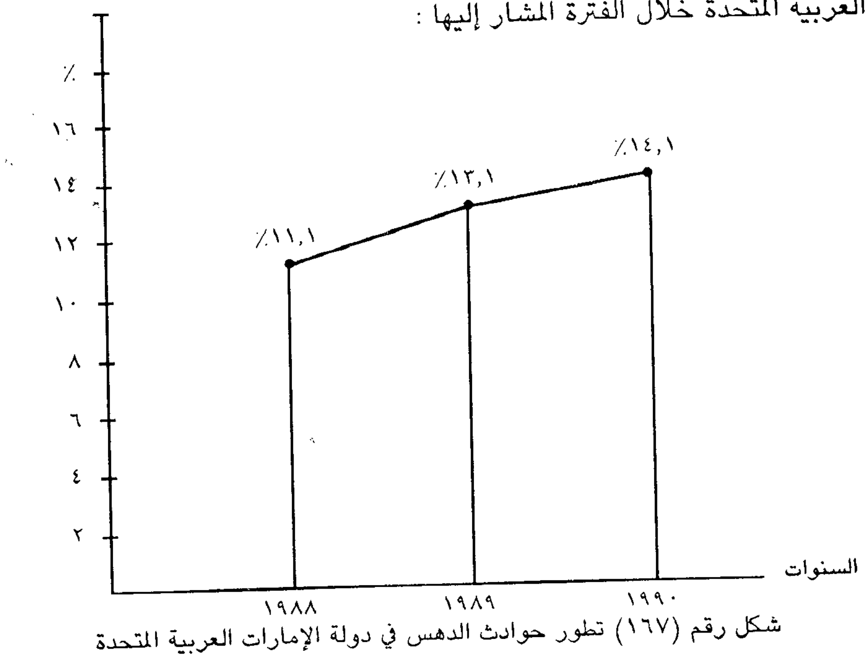
(٢) راجع بحث حوادث دهس الأطفـال في إمارة دبي «دراسة تحليلية تقويميـة»، من إعداد المشـاركين في مـؤتمر المرور الثـاني الـذي عقـد بكليـة شرطـة دبي في الفترة من ١٠ - ١٩٩٠/٢/٢٢، ص ١.

ثانياً : تطور حوادث الدهس في دولة الإمارات العربية المتحدة :

سبق أن ذكرنا أن حوادث الدهس في دولة الإمارات العربية المتحدة خلال السنوات من ١٩٨٨ ـ ١٩٩٠ تأتي في المرتبة الثانية من حيث العدد بعد حوادث الإصابات، ومثلت نسبة مئوية مقدارها ١١,١٪، ١٣,١٪، ١٤,١٪ من إجمالي حوادث الإصطدام والتدهور والدهس التي وقعت خلال السنوات ٨٨، ٨٩، ١٩٩٠ على التوالي(١).

ويظهر من النسب السابقة أن حوادث الدهس في ازدياد مستمر خلال الثلاث سنوات الماضية بالدولة، في حين أن حوادث الإصابات في انخفاض مستمر، أما حوادث التدهور فهي أيضاً متزايدة ولكن بمعدل أقل بكثير عن معدل الزيادة في حوادث الدهس خلال سنوات المقارنة.

ويوضح الرسم البياني التالي تطور حوادث الدهس في دولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة المشار إليها :



شكل رقم (١٦٧) تطور حوادث الدهس في دولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من (٨٨ ـ ١٩٩٠)

---

(١) راجع، م أول محمد عبدالله المظلوم، المرجع السابق، ص ١٩٠.

ويوضح لنا الرسم البياني السابق، ما سبق أن ذكرناه، من أن حوادث الدهس في تزايد مستمر خلال الفترة من ٨٨ ـ ٩٠ في دولة الإمارات العربية المتحدة.

ثالثاً : تطور حوادث الدهس في إمارة دبي :

يتضح لنا من الجداول الإحصائية التي عرضناها خلال شرح تطور حوادث التصادم في إمارة دبي فيما سبق، أن حوادث الدهس في إمارة دبي، كما هي في دولة الإمارات ككل، تتجه نحو الإزدياد باستمرار. ورغم هذه الزيادة المستمرة فإنها لا تمثل خللاً مرورياً، حيث أنها تقع في الحد المسموح به أو المقبول، فيوضح الجدول السابق رقم (٣٢) أن العدد الفعلي لحوادث الدهس التي وقعت خلال السنوات من ٨٦ ـ ٩١ كان دائماً أقل من الحد الأقصى المقبول الذي يأخذ في الاعتبار الزيادة في عدد السكان وعدد السيارات وعدد رخص القيادة الممنوحة، ففي عام ١٩٩١ مثلاً كان العدد الفعلي لحوادث الدهس ٥٤٧ حادثاً، ويقل بمقدار ١٦ حادثاً عن الحد الأقصى المقبول خلال هذا العام والذي تم تقديره بعدد ٥٤٣ حادث دهس(١).

رابعاً : سمات وطبيعة حوادث الدهس :

يتضح لنا من خلال البيانات التي وردت في الجداول الإحصائية السابقة أن حوادث الدهس تتميز بمجموعة من الخصائص، التي يمكن من خلال التعرف عليها، الوقوف على طبيعة هذه الحوادث، ومسبباتها، وذلك من أجل اتخاذ الإجراءات الكفيلة بالحد منها، لأنها من الحوادث الخطيرة التي ينتج عنها دائماً إصابة أو وفاة إنسان.

وهذه السمات يمكن إجمالها فيما يلي (٢) :

١ - أنها من أخطر الحوادث المرورية، حيث ينتج عنها دائماً إصابة أو

---

(١) أمين الخاجة وآخرين، المرجع السابق، ص ١٧.

(٢) المرجع السابق، ص ١٩.

وفاة إنســان، فقد نجم عنها ٥٣٨ إصــابة شكلت ١٨,٣٪ من جملة الإصــابات التي وقعت عــام ١٩٩١، كما تسببت في أكبر قــدر من حــوادث الوفــاة بنسبــة ٣٥,٩٪ من إجمالي الوفيات، وأكبر قدر من الإصابات البليغة بنسبة ٤٣,٩٪ من إجمالي عام ١٩٩١.

٢ – أنها تقع غالباً نتيجة عدم التقدير لمستعملي الطرق، ففي عام ١٩٩١ وقع لهذا السبب حــوالي ٤٧٢ حــادث من إجمالي الحوادث البالــغ ٥٢٧ حادثــاً بنسبة مئوية مقدارها ٨٩,٦٪ .

٣ – أن فئة الأطفــال من أكثر الفئــات العمريــة التي تضار مــن حوادث الدهس، فقــد وصلت إصابات الأطفــال نسبة ٤٥٪ من إجمالي الإصــابات التي نتجت عن حــوادث الــدهس، كما أن ٧٦,٥٪ من وفيــات الأطفــال النــاجمة عن حوادث المرور وقعــت بسبب حوادث الدهــس، وأن ٩٠٪ من إصابــات الأطفال البليغة نتجت عن الدهس أيضاً، وأن أكثر الفئــات العمرية تضرراً وإصابة منها هي الفئة ٦ ـ ١٢ سنة بمقدار ١١٢ إصابــة بنسبة مئوية مقدارها ٢٢,٧٪ من إجمالي الإصابات التي وقعت بسبب الدهس ووصلت في عام ١٩٩١ إلى (٥٣٨) إصابة.

خامساً : حوادث دهس الأطفال :

رأينا فيما سبق أن من أكثر الفئات المضرورة من حوادث الدهس هم فئة الأطفال(١).

كما تمثل حوادث الــدهس النسبة الأكبر من مجمــوع حوادث السير التي تعرض لها الأطفال في إمارة دبي عام ١٩٩١.

---

(١) أمين الخاجة وآخرين، المرجع السابق، ص ١٧، وراجع في تفصيل حوادث السير ونسبة وفيات وإصابات الأطفال في الإمارات العربية المتحدة وفي إمارة دبي بحث الدكتور محمد مــراد عبد اللــه بعنوان «الطفل وحــوادث السير»، مقــدم إلى الندوة المروريــة الأولى التي نظمها مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي عام ١٩٩٢، ص ٣ وما بعدها.

ففي الدراسة التي أعدها الدكتور محمد مراد عبد الله مدير مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي عام ١٩٩٢ عن «الطفل وحوادث السير»، ظهر منها أن إجمالي حوادث الإصابات المرورية التي تعرض لها الأطفال في الإمارة عام ١٩٩١ وصل ٣٦٦ حادث، وبلغ عدد ضحايا الأطفال في حوادث الدهس ١٩٠ طفلاً بنسبة ٥١,٩٪ يليها حوادث الصدم (١٣٥ طفلاً) بنسبة ٣٦,٧٪، يليها حوادث التدهور (٣٩ طفلاً)، بنسبة ١٠,٩٪ وأخيراً السقوط من السيارة (٢ طفل) بنسبة ٠,٥٪(١).

وفي دراسة أخرى لشرطة دبي عن حوادث دهس الأطفال قام بها مجموعة من الضباط المشاركين في أعمال مؤتمر المرور الثاني الذي عقد بكلية شرطة دبي في عام ١٩٩٠، ظهر من هذه الدراسة ما يلي(٢).

(أ) أن أهم أسباب حوادث دهس الأطفال هي بالترتيب وحسب توزيعها المئوي، عدم التقدير لمستعملي الطرق (٥٣,٣٪)، الإهمال وعدم الانتباه (١٢,٦٪)، الدخول إلى الشارع دون التأكد من خلوه (١١,١٪)، عدم التقيد بخط السير (٥,٦٪)، عدم ترك مسافة كافية (٥,٦٪)، عبور الإشارة الحمراء (٤,١٪)، السير بعكس الإتجاه (١,٩٪)، تجاوز حدود السرعة (١,٣٪)، عدم فتح الطريق للقادم من اليسار (٠,٦٪).

(ب) أنه كلما زاد عمر الطفل كلما انخفض إحتمال دهسه، وهذا معناه أنه كلما تقدم الإنسان في العمر، كلما قلت مخاطر الدهس، وهذا يتطلب التشديد على

---

(١) د. محمد مراد عبد الله، المرجع السابق، ص ١٠.

(٢) قام مركز البحوث والدراسات التابع لشرطة دبي بإصدار هذه الدراسة ضمن منشورات المركز تحت رقم ٣ في ديسمبر سنة ١٩٩٠، وقد أشرف على هذه الدراسة الدكتور فريدون محمد نجيب الباحث بالمركز، والمهندس فهيم سليمان رئيس قسم التثقيف والتعليم المروري بإدارة مرور دبي، واشترك في الدراسة ثلاثة عشر ضابطاً يعملون بمراكز شرطة دبي، وإدارة النقل والإنقاذ، وكلية شرطة دبي، وإدارة الطوارىء، ومطار دبي وإدارة مرور عجمان.

أولياء الأمـور بعدم ترك الصغـار بمفردهم لأي سبب من الأسبـاب في الطريق العام.

(جـ) أن ظـاهرة دهـس الأطفـال تعتبر مشكلة مشـاة بالـدرجة الأولى، فجميع حوادث الـدهس التي درسـها البـاحثون وقعت على المشـاة من الأطفال، وهذا يتطلب التـدخل بإجراءات منـاسبة لحماية المشـاة من الأطفال من أضرار الطريق وذلك للحد من حوادث الدهس.

(د) أن الظاهرة ترتبط بالذكـورة، فعدد المدهوسين من الأطفال الذكور بلغ ما يـزيد عن ضعف عدد الأطفـال الإناث، وهذا أمـر طبيعي يعكس خروج الأطفال بمفردهم للعب في الطرقات العامة.

(هـ) أنها ظـاهرة نهاريـة، حيث ثبت أن حـوالي (٧٧,٧٪) مـن حوادث دهس الأطفال وقعت ما بين صلاة الفجـر والعشاء، وخاصة الفترة عقب صلاة العصر حتى العشاء، وهي غـالباً الفترة التي يخرج خلالها الأطفال للعب سـوياً خارج المنزل.

(و) أن الظاهرة ترتبط بإرتفاع الكثـافة السكانية، فحوالي ثلثي حوادث الدهس وقعـت في الشوارع التي اتسمت بإرتفاع الكثـافة السكـانية، وهـذا أمر طبيعي، فكلما زاد عـدد الأطفـال المشـاة على الطـريق، كلما زادت إحتمالات تعرضـهم للدهس.

(ز) أن معدل حـدة الحوادث لدى الأطفـال المدهوسين يكـون عادة أقل من حدته بـالنسبة لدى البالغين المدهوسين، فطبقاً لبيـانات عام ١٩٨٩، اتضح أن هذا المعـدل بالنسبـة للأطفـال يصل إلى ٤٩٪ بينما في البـالغين ٩١٪، وهذا يعني أن احتمال وفـاة البالغ المدهـوس يبلغ حوالي ضعف إحتمال وفـاة الطفل المدهوس(١).

---

(١) معدل حدة الحوادث = $\frac{\text{عدد الوفيات}}{\text{عدد الوفيات + عدد المصابين}}$ ، راجع في تفصيل ذلك، بحث دهس الأطفال. دراسة تحليلية تقويمية، المرجع السابق، ص ١٠.

(ح) أن الظـاهـرة ترتبـط عكسياً بإرتفـاع مسـتـوى وعي الطفل، فقـد أوضـحت الـدراسة المشـار إليهـا أن إحتمالات دهس طفل أوروبي تكاد تكـون معدومة. وفي حقيقة الأمر، فإن الأمـر الأكثر أهمية من فكرة «وعي الطفل»، هو «رعاية وحرص الـوالدين»، فنحن نشاهد جميعاً مدى الـرعاية التي يلاحق بها الأوروبيون أطفالهم وعدم إهمالهم لهم أو تركهم لهم في الطـرقات العامة للعب أو الجري، وحتى في ركوب السيـارة نجد أن الأوروبيين دائماً يجعلـون أماكن الأطفال في المقاعد الخلفية وفي مقاعد خاصة لحمايتهم عند وقوع حادث تصادم لسيارتهم في الطريق العام.

(ط) أنها تعتبر ظـاهرة حضريـة، فقـد ثبت من البحث المشار إليـه أن حوادث دهس الأطفال بصفة عامة تقع داخل النطاق الحضري للمدن وقلما تقع في المناطق الريفية، وتكاد تخلو منها قرى دبي.

وقد انتهى الباحثون إلى مجموعـة من التوصيات للحد من حوادث دهس الأطفال أهمها زيـادة نصيب الأطفال من مساحات حملات التـوعية المرورية في أجهزة الإعـلام المختلفة والمدارس الإبتـدائية والنوادي وغيرهـا، وإنشاء مـدينة مصـغـرة للمرور خلف إدارة مـرور دبي ودعـوة الأطفـال والمدارس لزيـارتها لتعميق الوعي المروري لديهم، وتصميم علامة مـرورية خاصة تحذر السائقين أنهم يقتربون من الأماكن التي يكثـر فيها حوادث دهس الأطفال، واتخاذ بعض الإجراءات الكفيلـة بالحد من حوادث الـدهس في الشـوارع التي تكثر فيهـا هذه النـوعية من الحوادث، كـزيادة الـدوريـات، ووضع مطبات صنـاعية وتحديـد مناطق عبور المشاة، ومناشدة الأهالي لسد أبواب المنازل المطلة مباشرة على نهر الطريق وفتح أبواب جانبية بديلة.

بالإضـافة إلى مجموعـة من التوصيـات العامة والفـردية التي تهدف إلى الحد من حوادث المرور بصفة عامة(١).

---

(١) راجع في تفصيل هذه التـوصيات، وتـوصيات أخرى للحـد من حوادث السير بـالنسبة للأطفـال، بحث دهس الأطفال، دراسة تحليليـة تقويمية، المرجع السـابق، ص ٧ ـ ١٣، كذلك د. محمد مراد عبد الله، الطفل وحوادث السير، مرجع سابق، ص ٢١.

سادساً : أنواع حوادث الدهس :

إن حوادث الدهس أي حوادث الاصطدام بالمشاة تتخذ أشكالاً متعددة أهمها :

١ – حوادث دهس المشاة الذين يعبرون الطريق :

فكثيراً ما يعبر المشاة الطريق من رصيف إلى رصيف آخر، ويقومون بالسير في المر المخصص للسيارات من غير المكان المخصص لعبور المشاة، فتصدم السيارة عابر المشاة أثناء اجتيازه عرض الطريق، وغالباً ما يكون الخطأ هنا راجعاً لطرفي الحادث، وهما المصاب من المشاة الذي قد لا يختار التوقيت السليم للعبور، أو يعبر فجأة ولا يكون منتبهاً للسيارات القادمة أو لا يكون قادراً على التقدير السليم مثل الأطفال وكبار السن.

وقد يرجع الخطأ كاملة إلى قائد السيارة عندما يعبر أحد الأشخاص الطريق من المكان المخصص لعبور المشاة، ورغم ذلك لا يتوقف، بل يستمر في السير ويصدم هذا الشخص وذلك نتيجة للسرعة الزائدة وعدم تمكنه من إيقاف سيارته عند مكان العبور.

كما قد يرجع الخطأ إلى الطرفين معاً، عندما لا يختار الشخص التوقيت والمكان السليم للعبور، أو يكون العابر طفلاً أو سيدة أو رجلاً كبيراً، ولا يحتاط السائق ولا يأخذ حذره عند مشاهدته ذلك الشخص، بل يستمر في السير بنفس سرعته السابقة ولا يتلافى الإصطدام به ويقع حادث دهس أليم.

وأكثر هذا النوع من الحوادث يقع في المناطق السكنية وخاصة بالنسبة للأطفال، حيث يترك الأبوان أبناءهم الصغار يلعبون في وسط الطريق أو بجانب الطريق ويجري أحدهم خلف كرة أو أو يركبون الدراجات الهوائية ويلعبون بها أو يجرون خلف بعضهم وسط الطريق مما يعرضهم لحوادث الدهس.

وتزداد خطورة عبور المشاة لطريق السيارات عندما تصطف السيارات التي تقف على جانبي الطريق، حيث أنها تضيق من عرض ممر السيارات المرصوف وتجعله مزدحماً، فيصعب على السيارات الوقوف في الوقت المناسب وتجنب دهس المشاة الذين يعبرون الطريق فجأة من خلف السيارات الواقفة، ويكون حادث الدهس مؤكداً إذا كان العابر طفلاً صغيراً يصعب رؤيته وتوقُّعْ عبوره للطريق وبالتالي يصعب تفادي دهسه.



شكل رقم (١٦٨)
لعب الأطفال بالكرة ومحاولة إلتقاطها من طريق السيارات



صورة رقم (١٦٩)
لعب الأطفال بالدراجات الهوائية في طريقة السيارات

٢ - دهس المشاة السائرين بمحاذاة الطريق :

ففي بعض المناطق من الطريق لا توجد ممرات للمشاة بطول الطريق، أو لا توجد أرصفة للسير، فيضطر الشخص إلى السير على نفس طريق السيارات في أقصى اليمين أو أقصى اليسار، فتأتي سيارات من الخلف وتصطدم به، كما قد يسير فرد المشاة على جانب الطريق بعكس إتجاه السيارات القادمة، وتنحرف هذه السيارة لسبب أو لآخر جهة اليمين فتصطدم به بالمواجهة ويقع حادث دهس بالمواجهة.

أيضاً من أشكال حوادث الدهس من هذا النوع رجوع السائق للخلف دون انتباه أو احتراز ويتصادف أثناء ذلك سير أحد المشاة بمحاذاة الطريق، ولا يطالع السائق المرآة الأمامية والجانبية بدقة فيصطدم بهذا الشخص أثناء عملية الرجوع للخلف(١).

والعديد من هذا النوع من الحوادث يقع ليلاً لعدم قدرة السائق على تمييز الشخص الذي يسير بمحاذات الطريق أثناء الظلام.

٣ - الأشخاص الواقفون على جوانب الطريق :

في هذا النوع من الحوادث لا يكون الشخص المدهوس أو المصاب في حالة حركة، ولكنه يكون واقفاً على أحد جانبي الطريق لأي سبب من الأسباب، كإنتظار إضاءة الإشارة الضوئية باللون الأخضر الذي يسمح بعبور المشاة، ثم

---

(١) في حكم لمحكمة النقض المصرية جاء به «من المقرر وفق قواعد المرور أن قائد السيارة هو المسئول عن قيادتها مسئولية مباشرة، ومحظور عليه قيادتها بحالة تعرض حياة الأشخاص أو الأموال للخطر ومفروض عليه تزويدها بمرآة عاكسة متحركة تمكنه من كشف الطريق خلفه، لما كان ذلك فإن السير بالسيارة على افريز (رصيف) الطريق أو إلى الخلف، يوجب على القائد الاحتراز والتبصر للاستيثاق من خلو الطريق مستعيناً بالمرآة العاكسة، (حكم نقض ١٩٧٥/٢/٢٤ السنة ٢٦ قضائية، ص ١٨٤)، مستشار معوض عبد التواب، المرجع السابق، ص ٧١.

يقع لـه حادث دهس بسبب إنحراف إحدى السيارات عن مسارهـا الطبيعي نتيجـة إنزلاق أو إصطدام، أو تفاديها الاصطدام بسيارة أو بأي شيء آخـر، كإنسان أو حيوان، وخروجهـا إلى رصيف الطريق ودهس شخص أو أكثر من الواقفين على هذا الجزء من الطريق.

٤ – المشاة الذين يسيرون على ممر السيارات المرصوف :

هنـاك بعض المشـاة المستهترين الذين يحلـو لهم عن عمـد أو عن إهمال السير في ممر السيارات المرصوف في إتجاه أو في عكس إتجاه السيارات. وهناك أسبـاب كثيرة لمثل هـذا التصرف من بعض المشـاة، فقـد يكـون هـذا الشخص مخموراً أو مخدراً، أو قد يكون الطريق خـالياً في وقت الليل مثلاً، فتأتي سيارة مسرعة وتدهسـه لعدم توقع قائدهـا وجود شخص يسير في الطريق المخصص للسيارات، وأحياناً قد يكون جانبي الطريق مزدحماً بالسيارات الواقفة، فيضطر البعض النزول إلى عرض الطريق واستخدامه للسير معرضين أنفسهم لحوادث الصدم والدهس، كما قد يكون جانب الطريق المخصص لسير المشاة غير صالح للسير، لغمره بالمياه أو وجود أكوام من الأتربة والرمال في منطقة منه، فيضطر البعض للنزول إلى عـرض الطريق في هـذه المنطقة والسير فيـه معرضـاً نفسه لحادث صدم أو دهس.

وفي بعض الـدراسـات التي أجـريت في عدة بلـدان أجنبيـة، منهـا بعض الجمهـوريات التي كـانت تابعـة للاتحاد السـوفيتي سابقـاً وهي جمهوريـات روسيا وبيلـوروسيا وأوكـرانيا، ثبت أن نسبـة تصل إلى ٢٨,٩٪ من المجموع الكلي لحوادث الطريق كانت ناتجة عن اصطدام السيارات بالمشاة الذين يعبرون الطـرق. وقـد حـدث أكثـر من ٥٠٪ مـن تلك الحوادث ضمن حـدود المنـاطق السكنية. وفي بعض الحالات وصلت نسبة حوادث دهس المشاة إلى حدود ٦٠٪ من المجمـــوع الكلي للحـوادث التي وقعـت على الطـريق. ومن المجمـــوع الكلي للحوادث المرتبطـة بالمشـاة ظهر أن ٢٦,٢٪ منهـا كان مـرتبطاً بـدهس المشاة السائرين بمحـاذاة الطريق نظراً لعـدم وجود ممرات للمشـاة وأرصفة للسير،

٦٤,٥٪ كـان نتيجة لـدهس المشاة الـذين يعبرون الطـريق من جانب إلى آخـر، ٥,١٪ تمثل نسبـة المدهوسين الذيـن كانوا يقفـون على جوانب الطـريق، ٤,٢٪ يمثل نسبة الذين دهسوا نتيجة السير على ممر السيارات المرصوف(١).

وفي دراسة مماثلة في المملكة المتحدة، اتضح منها أيضاً أن نصف حوادث الوفـاة التي تقع على الطريق حـدثت للمشاة، وأكثر هـذه الحوادث وقعت ضد الأطفال الذين لا يتجاوز عمـرهم ١٥ عاماً، والمسنين الذين تجاوزوا الستين من عمـــرهم حيث وصلت نسبتهـم إلى ٨٠٪ من مجمـــوع الحوادث التـي وقعت للمشاة(٢).

وسبق أن عرضنا الدراسة الحديثـة التي أجريت في كلية شرطة دبي عام ١٩٩٠ والتي قام بها المشـاركون في مؤتمر المرور الثـاني الذي عقد بـالكلية في فبرايـر عـام ١٩٩٠ عن حـوادث دهس الأطفال في إمـارة دبي ظهـر منهـا أن حوادث الدهـس بصفة عامة خلال الفترة من ٨٣ ــ ١٩٨٩ في إمارة دبي تمثل نسبة تتراوح ما بين ٢٨,٣ ـ ٣٠,٢٪ من مجموع حوادث الإصابات التي حدثت في الإمارة خلال هذه الفترة(٣).

وأن وفيات الأطفال المدهوسين في الإمـارة عام ١٩٨٩ تمثل حوالي ٣٦٪ من جملـة وفيات الأطفـال نتيجـة حوادث السير وهـي نسبـة تـزيد عن نسبـة حوادث الدهس من جملة حوادث الإصابات والتي وصلت في هذا العام ٣٠,٢٪، وأن عدد الأطفـال المواطنين المدهوسين بلغ في هـذا العام ٢٠٥ طفلاً وهـو عدد كبير نسبياً، ومعظمهم تقل أعمارهم عن ١٢ عاماً(٤).

---

(١) بابكوف، المرجع السابق، ص ٣٤٧.

(٢) نفس المرجع السابق.

(٣) حوادث دهس الأطفال في إمارة دبي، المرجع السابق، ص ٣.

(٤) المرجع السابق، ص ٧، وانظر في هذا البحث الحلـول التي اقترحها المشاركون في المؤتمر للحد من مشكلة حوادث دهس الأطفال في إمارة دبي، ص ١٣ ـ ١٥.

سابعاً : أسباب وقوع حوادث الدهس :

وسواء كان المدهوس طفلاً أم بالغاً فإن هناك أسباباً عديدة ينتج عن توافرها وقوع حوادث الدهس، ويمكن إيجاز أهم هذه الأسباب فيما يلي(١) :

١ – عدم التقدير لمستعملي الطرق.

٢ – الإهمال وعدم الانتباه.

٣ – الدخول إلى الشارع دون التأكد من خلوه.

٤ – عدم الإلتزام بخط السير.

٥ – عدم ترك مسافة كافية.

٦ – عبور الإشارة الحمراء.

٧ – السير بعكس الإتجاه.

٨ – تجاوز حد السرعة.

٩ – عدم إفساح الطريق للقادم من اليسار.

ونحن لن نناقش هذه الأسباب هنا تفصيلاً، فقد سبق مناقشتها عند معالجتنا لأسباب الحوادث في الباب السابق، ونحيل القارىء عليها لعدم التكرار. ولكن ما يجب التنويه إليه أن أكثر الأسباب المسئولة عن وقوع النسبة الكبيرة من حوادث الدهس هو عدم التقدير لمستعملي الطرق، فقد وصل عدد حوادث دهس المشاة نتيجة هذا السبب ٤٧٢ حادثاً من إجمالي ٥٢٧ حادث دهس وقعت في عام ١٩٩١، وهي تمثل ٨٩,٦٪ من جملة حوادث الدهس التي وقعت هذا العام كما سبقت الإشارة إلى ذلك.

أيضا فإن حوادث الدهس تقع ضد المشاة الذين يعبرون الطريق، نتيجة

---

(١) المرجع السابق، ص ١٢.

للأخطار التي يتعرض لها الشخص أثناء قيامه بعملية العبور، فهو يكون معرضاً للإصابة من السيارات القادمة من أمامه أو خلفه أو في أي إتجاه من الاتجاهات كما سبق ذكره.

وقد قام مختبر أبحاث الطرق البريطاني بتقدير الخطورة النسبية التي يمكن أن تلحق بالمشاة الذين يعبرون الطريق في أماكن مختلفة وفقاً للنسب المئوية التالية(١).

جدول رقم (٣٨)
درجات الخطورة في عبور المشاة
من الأماكن المختلفة من الطريق

مكان العبور	النسبة المئوية لدرجة الخطورة
(أ) بين تقاطعات الطرق المنظمة للمرور (كالموجود بها إشارة مثلاً).	١٠٠٪
(ب) عند تقاطعات الطرق غير المنظمة للمرور	٨٩٪
(جـ) عند التقاطعات غير المنظمة للمرور ولكنها تحتوي على جزر وسطية.	٧١٪
(د) عند التقاطعات المحتوية على أضواء المرور، بدون جزر وسطية.	٥٣٪
(هـ) عند التقاطعات المحتوية على أضواء المرور والجزر الوسطية.	٣٦٪
(و) عند ممرات المشاة ذات الخطوط البيضاء المائلة التي تعطي أفضلية العبور للمشاة.	٣٥٪

(١) المصدر : بابكوف، المرجع السابق، ص ٣٤٨.

بنـاء على ذلك تزداد احتمالات حـوادث الدهس على الطـرق العامـة التي تخترق المدن الكبيرة، وفي الأماكن التي يعبر فيها المشـاة الطريق بصورة دورية عند بوابات دخول المصانع والمدارس مثلاً.

وبإستخدام مـؤشر الوفيات الناتجة عن حـوادث السير كأساس للتقييم، فقد عـرفنا أن حوادث الـدهس عام ١٩٩١ في دبي قـد تسببت في أكبر قدر من حالات الوفاة بواقع ٣٧ حـالة بنسبة ٣٥,٩٪ من إجمالي وفيات حوادث السير، بالإضـافة إلى أن حـوادث الدهس تسببت في أكبر نسبـة من الإصابـات البليغة والتي وصلت خلال العام المشار إليه ٤٣,٩٪ من إجمالي الإصابات البليغة التي نتجت عن جميع الحوادث المرورية في هذا العام(١).

وهكـذا تتضح مدى خطـورة حوادث الـدهس، الأمر الـذي يتطلب اتخاذ إجراءات متعددة للحد منها، وهو ما سنعرضه في البند التالي مباشرة.

ثامناً : وسائل الحد من حوادث الدهس :

الغرض من هذه الوسـائل هـو تأمين عبور المشاة للطريق أو سيرهـم على أرصفة الطريق دون التعرض لمخاطر الاصطـدام والدهس. وأهم هذه الوسـائل ما يلي :

١ - إنشاء أرصفـة للمشاة على جانبي الطـريق أو على جانب واحـد منه فقط، وعندمـا تزيد كثافـة المرور عن ٢٠٠٠ سيارة/ يوم يجب إنشـاء أرصفة للمشاة عند أقسام الطرق القريبة من المناطق السكنية، وهي الأقسام الضرورية للعبور الدوري أو المستمر للمشاة(٢).

٢ - تقليل كثـافة المرور على الطـرق، بتحـويل جزء من المرور إلى طـرق موازية أو إنشاء طرق جـديدة، مع فصل حركتي مرور السيارات الصـغيرة عن سيارات النقل الكبيرة والشاحنات.

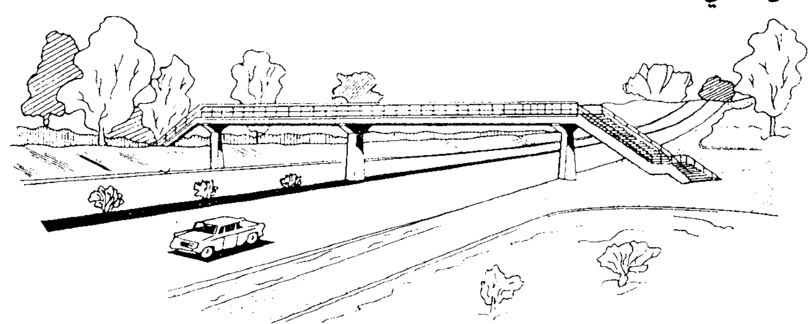
---

(١) راجع الأستاذ أمين الخاجة وآخرين، المرجع السابق، ص ١٩.

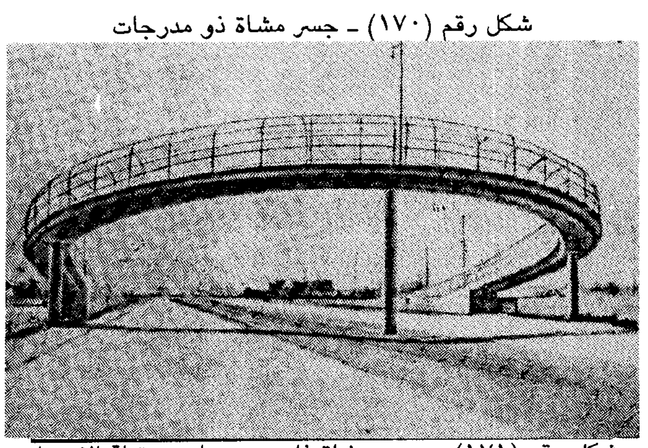
(٢) راجع، بابكوف، المرجع السابق، ص ٣٤٨.

٣ – تنظيم أماكن خاصة لعبور الطريق مترابطة مع موقع موقف سيارات الأجرة والمحلات والمتاجر والمدارس، مثال ذلك إنشاء أنفاق المشاة وجسور المشاة العلوية لحماية الأشخاص من عبور الطريق خاصة في منطقة التقاطعات.

ويلاحظ أن الجسور العلوية للمشاة أسهل في الإنشاء وأرخص من الأنفاق، إلا أن الجسور غير جميلة المنظر وغير مريحة الاستخدام من قبل المشاة خاصة كبار السن، وهناك جسور علوية ذات صعودات معتدلة الانحدار من نوع المعابر المنحدرة البسيطة، وهي أكثر ملاءمة بالنسبة للصعود عليها أو النزول منها. ومثالها الجسور العلوية للمشاة بين مواقف السيارات وبين مدخل مطار دبي، وكذلك الجسر العلوي في شارع المكتوم بدبي، وهو ما يتضح من الشكل التالي :



شكل رقم (١٧٠) ـ جسر مشاة ذو مدرجات



شكل رقم (١٧١) ـ جسر مشاة ذات صعودات معتدلة الإنحدار

ويلاحظ بصفة عامة أن المشاة لا يستخدمون الجسور العلوية أو الأنفاق في العبور إلا عندما يكون المرور كثيفاً، وأن العبور بإستخدام هذه الطرق يحتاج إلى وقت ومجهود يعادل أو يزيد عن الوقت والجهد الذي يبذله الشخص في العبور عن طريق السير بين السيارات بعرض الطريق.

ولضمان أكبر سلامة للمشاة في عبورهم للطريق، يمكن إجبارهم على إستخدام الجسور العلوية أو الأنفاق عن طريق إقامة حواجز تفصل الرصيف عن ممر السيارات المرصوف، بحيث إذا رغب الشخص العبور بالسير في عرض الطريق لا يستطيع بسبب هذه الحواجز ولا يجد أمامه سوى الجسر أو النفق المخصص للعبور الآمن للمشاة، وبذلك يمكن أن تقل حوادث الدهس بل قد تتلاشى إلى درجة كبيرة. وقد أثبتت الدراسات التي أجريت في هذا الصدد أن إقامة هذه الحواجز أدت إلى تقليل الحوادث بنسبة تتراوح ما بين ٣٠ـ٤٠٪(١).

٤ – وضع لوحات إرشادية للمشاة الذين يسيرون على جانبي الطرق، خاصة في المناطق السكنية بأن يكون سيرهم في الاتجاه المقابل لحركة مرور السيارات، وليس في نفس إتجاه مرور السيارات، ذلك لأن السير على جانب الطريق في إتجاه مواجهة حركة السيارات، يمكن الشخص من رؤية السيارات القادمة في الطريق الملاصق للجانب الذي يسير عليه، وبالتالي يمكنه أن يتجنب أو أن يتلافى الدهس من قبل السيارات التي تنحرف لسبب أو لآخر عن الطريق، وتصعد على جانبه في الجزء المخصص للمشاة، وهذا ما يصعب عليه عمله إذا كان يسير في نفس إتجاه مرور السيارات، فلن يستطيع ملاحظة ورؤية السيارات القادمة من الخلف وتلافي ما قد يقع منها من مصادمات.

٥ – الإكثار من مواقف السيارات في الأماكن المختلفة خاصة في المناطق السكنية، حتى لا تضطر السيارات الوقوف على جانبي الطريق مما يضيق عرض ممر السيارات المرصوف ويجعله مزدحماً، فيصعب على قائدي السيارات

---

(١) بابكوف، المرجع السابق، ص ٥٠.

المارة رؤية المشاة الـذين يعبرون الطريق فجأة من خلف السيارات الـواقفة فلا يستطيعون تجنب حادث الدهس.

٦ – زيـادة حملات التـوعيـة المروريـة لحث الأهـالي على عـدم السماح لأطفالهم بالنـزول للطريق العام بمفردهم لقضـاء بعض المطالب، أو للعب أمام المنازل، خاصة المطلة على الطرق العـامة، وأن يكون صعود ونزول الأطفال، إلى ومن بـاصـات المدارس تحت إشراف ذويهم أو المشرفين عليهم، فـالعـديـد من حوادث الـدهس تقع نتيجة اعتقـاد سائق البـاص بأن الطفل قد نـزل أو صعد الحافلـة ويبـدأ في السير والطفل على وشـك النـزول أو الصعـود فيسقط تحت عجلات الحافلة صريعاً(١).

٧ – عمل كل مـا من شأنـه تأمين سير المشـاة على الأرصفـة الملاصقـة للطريق، بإزالة العوائق من على هذه الأرصفة، أو تشييدها إذا كانت قد تلفت أو إضاءتها، ومنع إستخدام السيارات لها كمواقـف سيارات مما يضطر المشاة إلى إستخدام نهرّ الطريق للسير فيـه ويعرضـهم للدهس من قبل السيـارات القادمة من الخلف أو الأمام.



شكل رقم (١٧٢) وقوف السيارات خطأ على أرصفة المشاة

---

(١) للمزيد من التوصيات والاقتراحـات للحد من حوادث دهس الأطفال راجع بحث حوادث دهس الأطفال في إمارة دبي، المرجع السابق، من ص ١٢ ـ ١٥.

الفصل الخامس
حوادث حرائق السيارات

أولاً : خطورة حوادث حرائق السيارات :

تعتبر حرائق السيارات من ضمن الحوادث التي تؤثر في حركة السير، وتتطلب اتخاذ إجراءات مرورية خاصة لمنع تفاقم الحادث وامتداد آثاره الضارة إلى الأشخاص والسيارات والممتلكات المحيطة بالسيارة أو السيارات التي اشتعل فيها الحريق.

وقد يمثل حريق السيارة حادث سير كما لو حدث الحريق نتيجة اصطدام أو تدهور السيارة وترتب على ذلك اشتعال الحريق فيها، وقد يمثل الحريق حادثة قضاء وقدر كما لو احترقت السيارة نتيجة أحد العيوب الفنية. وقد يمثل واقعة جنائية إذا حدث بفعل فاعل أو غيره.

ثانياً : أسباب حوادث حرائق السيارات :

هناك أسباب عديدة لحدوث حرائق السيارات منها:

١ ـ عدم العناية أو الصيانة المستمرة للسيارة، مما يسبب حدوث ماس كهربائي ناتج عن قدم التوصيلات، كما قد يقع الحادث نتيجة سخونة انابيب العادم والمحرك أو الإطارات والفرامل، أو عدم توازن نفخ العجلات، خاصة العجلات المزدوجة(١).

٢ ـ الإهمال والتدخين داخل السيارة وعبث الأطفال والرعونة وسرعة

---

(١) راجع رائد محمد صالح بداه، بحث عن الوقاية من حرائق السيارات، الإدارة العامة للدفاع المدني، بدون سنة نشر، ص ١.

القيادة مما يؤدي الى حدوث تصادم وتـدهور ينتج عنه شرر احتكاكي ووقوع الحريق.

٣ ــ ومن الأسبـاب التي تـؤدي الى احتمالات وقـوع حـوادث حـريق السيـارات، طـريقـة تصميم وصنـاعـة السيـارة والمواد التي تصنـع منهـا كالبلاستيك الزجاجي سريع الاشتعال، والمواد التي تحملها كالوقود والبلاستيك والإسفنج، وقدم السيارة، وحالة الطقس.

٤ ــ عدم اتخاذ احتيـاطـات أمن منـاسبة في الكـراجـات ومستودعـات السيارات.

٥ ــ السبب الشائع لحدوث حـرائق السيارات تسرب الـوقود من حيـز الماكينة أو حدوث قفلة للـدائرة الكهربائية في الكابلات خاصة كـابل موتور بدء الحركة الـذي قد لا يكون محميـا فينصهر في الدائرة. ومن أكثـر الأماكن التي تنـدلع فيهـا الحرائق المحـرك والكـاربـوراتير (٥٥٪)، والأسـلاك والفيـوزات (٣٥٪)، باقي أجزاء السيارة (١٠٪)(١).

ثالثاً : أضرار حرائق السيارات :

تكـون الأضرار الناتجة عن حـريق السيارة أضراراً وخيمـة، إذا احترقت السيارة بسبب تدهورها أو إصطـدامها وترتب على الحادث غلق الأبواب وعدم قدرة من بـداخل السيارة أو خـارجها على فتحهـا فيموت ركـابها خنقاً بسبب الغاز الناتج عن الاحتراق، وقد يكون سبب الوفاة إشتعال النار فيهم.

إضافـة إلى ذلك هناك الأضرار المادية الناتجة عن احتراق السيـارة، فعند إشتعال النار فيها فإنها لا تكون صـالحة للاستعمال ويصعب إعادة إصلاحها وبالتالي تكون الأضرار المادية الناجمة عن الحريق أضراراً جسيمة.

ويوضح الجدول التالي مدى الخسـائر والأضرار التي حدثت في الدولة في الفترة من ٨٧ ـ ١٩٩١ بسبب حرائق السيارات المختلفة.

---

(١) الموسوعة العلميـة للسيارات، المرجع السابق، ص ٤٥٨؛ رائد محمد صـالح بداه، مرجع سابق، ص ٢.

جدول رقم (٣٩)

إجمالي حرائق السيارات خلال السنوات من ٨٧ ـ ١٩٩١ في دولة الإمارات العربية المتحدة

السنة	أبوظبي	العين	دبي	الشارقة	عجمان	أم القوين	رأس الخيمة	الفجيرة	المجموع	الوفيات	الإصابات			الخسائر المادية بالدرهم
											بسيطة	متوسطة	خطيرة	
١٩٨٧	٤٩	٢٢	٤٤	٣٨	١٠	٤	٩	٨	١٨٤	٣	٩	١٢	٦	٢٢٣٢٠٠٠
١٩٨٨	٦٨	٢٢	٥١	٣٢	١٥	٧	١٢	١٢	٢١٩	٥	٧	١٤	٨	٢٥٧٣٣٥٠
١٩٨٩	٩٥	٣٨	٤٨	٥٨	١٨	٣	١٧	١١	٢٨٨	٤	١٩	٦	٤	٢٥٥٠٠٠٠
١٩٩٠	٩٩	٥٨	٦٣	٦٨	٢٥	٣	٢٦	١٣	٣٥٤	٤	١٠	٦	٤	٣,٥٠٠,٠٠٠
١٩٩١	٩٥	٤٦	٥١	٦٩	١٢	٢	١٦	١٤	٣٠٥	٤	٨	٧	٣	٣,٨٠٠,٠٠٠
المجموع	٤٠٦	١٨٦	٢٥٠	٢٦٥	٨٠	١٨	٨٠	٥٨	١٥٢٤	١٩	٥٣	٤٥	٢٥	١٤,٤٥٥,٢٥٠

المصدر : الإدارة العامة للدفاع المدني.

ويظهر من الجدول السابق مدى خطورة هذا النوع من الحوادث، ففي خلال هذه الفترة وقع ١٥٣٤ حادث حريق سيارة نتج عنها ١٩ حالة وفاة بالإضافة إلى ٢٥ حالة إصابة خطيرة وخسائر مادية وصلت حوالي خمسة عشر مليون درهم، ومعظم هذه الخسائر البشرية والمادية يمكن تلافيها وتجنبها إذا اتخذ السائق مجموعة من احتياطات الأمن البسيطة، والتي يسهل عليه القيام بها دون تكلفة أو عناء، وهو ما سنوضحه في البند التالي مباشرة.

رابعاً : تجنب حرائق السيارات :

هناك بعض الحرائق التي يمكن تجنبها، وهي التي لا تكون ناتجة عن تصادم أو تدهور السيارة، فهذه الحرائق يكون سببها الإهمال في صيانة السيارة ووجود بعض العيوب والأخطاء الفنية التي يمكن عن طريق احتياطات أمنية بسيطة إكتشافها وتلافيها وتجنب نشوب حريق في السيارة.

وأهم هذه الاحتياطات هي :

١ – ضرورة وجود طفاية الحريق في مكان ظاهر بالسيارة. ويجب على الشرطة التأكد من وجودها ومن صلاحيتها وتحرير مخالفة للسيارات الخالية منها، وعلى السائقين التدرب على كيفية استخدامها، لأن العديد من الحوادث يقع نتيجة جهلهم بطريقة إستعمالها(١).

٢ – التأكد دائماً من سلامة أجهزة وسوائل التبريد بالسيارة كالمياه والزيوت.

٣ – التأكد من سلامة التوصيلات الكهربائية وعدم وجود سلوك عارية يمكن أن ينتج عن تلامسها معاً أو مع أي جزء معدني بالسيارة حدوث ماس كهربائي يكون سبباً في اشتعال السيارة.

٤ – التأكد من سلامة خزان البترول وأنابيب البنزين وسلامة توصيلها وعدم تسرب البنزين خارج السيارة أو داخلها على أجزاء الموتور، لأن هذا التسرب من شأنه أن يشتعل بفعل حرارة الجو أو حرارة الموتور.

---

(١) راجع أنواع مطفأة حريق السيارات، راشد محمد صالح بداه، مرجع سابق، ص ٤٫٣.

٥ – يفضل دائماً عدم التدخين في السيارة، لأن تطاير شرارة من السيجارة المشتعلة على فرش السيارة دون شعور المدخن يكون سبباً في بداية اشتعال حريق داخل السيارة قد يأتي عليها بكاملها.

٦ – عدم حمل مواد ملتهبة أو قابلة للاشتعال أو وقود داخل السيارة، وأن يقتصر حمل الاحتياطي من الوقود في الأماكن والأوعية المخصصة لذلك وفقاً لتصميم السيارة.

٧ – أن تلتزم السيارات والشاحنات المخصصة لحمل المواد الملتهبة والقابلة للاشتعال بقواعد واحتياطات الأمن والسلامة المنصوص عليها في قانون وتعليمات السير بالدولة.

خامساً : الإجراءات الواجب اتخاذها عند اشتعال الحريق في السيارة :

عند اشتعال الحريق في إحدى السيارات يجب اتخاذ الخطوات التالية :

١ – إيقاف محرك السيارة فوراً بمجرد مشاهدة النيران، ويفضل ابعاد السيارة المشتعلة عن الطريق العام إذا كان ذلك ممكناً

٢ – خروج وإخراج الركاب من السيارة وإبعادهم عنها بمسافة أمان كافية.

٣ – الاتصال فورا بالدفاع المدني لطلب المساعدة.

٤ – أن يقوم السائق أو أي شخص آخر باستخدام طفاية الحريق في إطفاء النار دون أن يعرض نفسه أو من معه لأية أخطار، ويجب إتباع القواعد الآتية(١) :

---

(١) يتسبب الاشتعال عن توافر ثلاثة عوامل هي المادة والأوكسوجين والحرارة، وتقوم نظرية الإطفاء على أساس إبعاد عامل أو أكثر من هذه العوامل الثلاثة أو إبطال عمله حتى يمكن إطفاء النار، وذلك بعدة وسائل منها إبعاد أجزاء الجسم المشتعل (المصدر الحراري) عن باقي الأجزاء قبل أن يؤثر فيها، وبذلك يتم منع استمرار الاشتعال، أيضاً يمكن إبعاد أجزاء الجسم التي لم تشتعل عن الجزء المشتعل (المصدر الحراري)، ويمكن إطفاء النار أيضاً عن طريق إيجاد عازل بين المصدر الحراري وبين باقي المواد =

(أ) يحظر إستخدام الماء كوسيلة لإطفاء الحريق المتسبب عن الوقود أو مكونات الدوائر الكهربائية، وهذه الأنواع يستخدم في إطفائها الطفايات الرغوية أو طفايات البودرة الكيمائية الجافة(١).

(ب) إذا كان الحريق في محرك السيارة، فيجب عدم رفع الغطاء كلياً، بل بمقدار ١٠سم لإدخال مادة الإطفاء له، وغالبا ما يكون الحريق في الكاربريتور(٢).

(ج) أن يبدأ الإطفاء في إتجاه الريح حتى لا تصل الحرارة أو الدخان للقائم بالإطفاء.

(د) أن يتم توجيه فوهة أنبوبة أسطوانة الإطفاء إلى قاعدة النار، وأن يبدأ الإطفاء للسوائل المشتعلة التي تكون قد تسربت مثل البنزين، وإذا تيسر فيتم وقف التسرب إذا لم يمثل ذلك خطراً على الشخص الذي يمكنه القيام بهذه المهمة.

(هـ) إذا لم تتوافر طفاية الحريق فيمكن استخدام الرمل أو الأتربة أو الطين.

(و) يجب عدم تشغيل محرك السيارة بعد إطفاء النار فيتعين الانتظار حتى يبرد المحرك وبعد استبدال وتصليح الأجزاء التالفة.

= القابلة للاشتعال حتى يمنع وصول اللهب وتيارات الغازات الساخنة إليها، من وسائل الإطفاء كذلك إفقار جو الاشتعال من الأوكسجين، كتغطية سطح السائل المشتعل في حوادث السيارات بطبقة من الرغوى، ومن أهم وسائل الإطفاء أيضاً التبريد باستخدام الماء الذي يؤدي إلى خفض حرارة الجسم المشتعل إلى ما دون درجة حرارة اشتعاله، (راجع في تفصيل ذلك : محمد هاني فوزي : مبادىء الدفاع المدني، مذكرات لطلبة كلية شرطة دبي، ١٩٨٩/ ١٩٩٠، ص ٣٢ ـ ٣٥).

(١) المرجع السابق، ص ٣٧.

(٢) رائد محمد صالح بداه، المرجع السابق، ص ٥.

الباب الرابع

تحقيق حوادث السير

لاحظنا فيما سبق مدى خطورة حوادث السير بالنسبة للمجتمع في كـافـة دول العالم، وأن هذه الحوادث تزداد بـاستمـرار مـع زيـادة أعـداد السيـارات المستخدمة، ومن هنا فان عمليات تحقيق هـذه الحـوادث قـد ازدادت وتعقـدت أيضاً، الأمر الذي يتطلب فيمن يقومون بالتحقيق فيها توافر خبرة قانونية وفنية وعملية، خاصة فيما يتعلق بقوانين وأنظمة المرور وتعليماتـه، وأعمال المعـاينـة والبحث عن الآثار والأدلة والأسباب المؤدية للحادث وكيفية وقـوعـه ونتـائجـه والمتسبب فيه وغير ذلك من المعلومات المرتبطـة بـالقيـادة السليمـة والخـاطئـة للسيارات في الطريق.

وتظهر أهمية الدور الذي يقوم به محقق السير في أنـه أول من يصـل إلى مكان الحادث من رجال السلطة العامة، ويتوقف على التكييف والتصـور الـذي يعطيه للحادث تحديد مصير ودور المتورطين فيه، وكذلك تحديد أسباب وقـوع الحوادث، مما يسهل للمختصين دراسة هذه الأسباب ووضع الحلول الـلازمـة لمواجهتها بهدف التقليل من حوادث السير والحد من آثارها الضارة.

ولكي يمكن التوصل الى أفضل النتائج من التحقيقات المرورية التي يقوم بها محققي السير، فان هذا يتطلب منا دراسة مجموعة من المـوضـوعـات التي يجب أن يكون محقق السير على دراية كاملة بها، حيث انها تساعـده وتعينـه في التوصل الى الحقيقة التي يهدف إلى التـوصـل اليهـا من خـلال التحقيق الـذي يجريه، ويمكن اجمال هذه الموضوعات فيما يلي :

١ ـ المقصود بتحقيق حوادث السير والصفات الواجب توافرها في المحقق.

٢ ـ أعوان محقق السير.

٣ ـ خطة تحقيق حادث السير.

٤ ـ مراحل تحقيق حادث السير.

٥ ـ منع تفاقم الحادث.

٦ ـ تدوين الحقائق بمحضر التحقيق.

٧ ـ أساليب التعرف على كيفية وقوع الحادث.

٨ ـ تحقيق حادث الصدم والهروب.

٩ ـ تقارير حوادث السير.

١٠ ـ دورنا في منع حوادث السير والحد منها.

الفصل الأول

المقصود بتحقيق حوادث السير والصفات الواجب توافرها في المحقق

أولاً : تعريف التحقيق :

يقصد بذلك عملية البحث وجمع الأدلة والقرائن، التي يقوم بها المحقق عقب وقوع الحادث وفق خطة موضوعة، توصلا لمعرفة ظروف الحادث المختلفة والتي على ضوئها يمكن تحليل الحادث من أجل تحديد المسئوليات والتبعيات(١).

ومن خلال التعريف يتضح لنا أن التحقيق لا يقف عند حد تعيين المسئولية عن الحادث واظهار الظروف والعوامل المختلفة المحيطة بالحادث، وإنما يمتد ايضا الى دراسة وتحليل هذا الحادث توصلا لمعرفة أسبابه والعوامل التي أدت إلى وقوعه، وذلك لتقديم الاقتراحات والحلول المناسبة من أجل التوصل الى طريقة لمنع أو تقليل حدة الحوادث.

ثانياً : تعريف المحقق :

هو الشخص المكلف بتولي التحقيق في حوادث المرور وجمع الأدلة والقرائن عن مسببي الحوادث، وما يتبع ذلك من تخطيط ومعاينة مكان الحادث

(١) قارن: ابراهيم راسخ: التحقيق الجنائي العملي، دبي، ١٩٩١م، ص ١٨، عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق،، ص ٧٦، عميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٨٥.

والأدلة المادية التي تحيط بالحادث، فمهمة المحقق هي الحصول على المعلومات وتجميعها وتسجيلها ثم تصفيتها وتحليلها وأخيراً تفسيرها بهدف حل المشكلات التي أثارها وقوع حادث السير.

ثالثاً : صفات المحقق الناجح :

من يرغب في أن يكون محققا ناجحاً في عمله فانه لا بد أن تتوافر فيه صفات مميزة يمكن إجمالي أهمها فيما يلي :

١ ـ الدقة وقوة الملاحظة :

وهي من أهم صفات ومميزات المحقق، لأنها تمكنه من تحري صحة أقوال المتسببين في الحادث، وأقوال الشهود ومقارنتها مع الواقع دون إهمال أي جزء منها مهما كان تافهاً، كما تساعده هذه الصفة على عدم إهمال الاتصال بأي جهة من الجهات الواجب عليه مراجعتها اثناء البحث عن الآثار المادية أو إهمال أية مخلفات قد يتركها المتسبب في الحادث أو الشهود في مكان وقوع الحادث.

ويكتسب المحقق قوة الملاحظة من خلال الممارسة والتمرين، وهي تجعل المحقق سريعا ودقيقا في ملاحظة جميع الأشياء التي تقع تحت حواسه، وأن يدرك حقيقة بسرعة ما يصادفه من حوادث، والانتباه لما يحيط به من احوال غير متوقعة.

لذلك فان حسن التصرف في مواجهة المواقف، وما يتبعها من الملابسات التي يتعرض لها المحقق لاينقذه منها الا سرعة رد الفعل وقوة الملاحظة.

ومن قضايا السير التي وقعت في دبي ويظهر من خلال تحقيقها مدى ما يتمتع به المحقق من دقة وقوة ملاحظة، نذكر قضيتين :

الأولى : هي القضية رقم ٣٥٢ لسنة ١٩٨٢ مركز المرقبات. وكانت عبارة عن حادث صدم وهروب، قام فيه المتهم بسبب عدم تقديره لمستعملي الطرق،

بدهس المجني عليه أثناء عبوره شارع هو العنز، وفر وهربا من مكان الحـادث، ونتج عن ذلك وفاة المجني عليه.

وانتقل إلى مكان الحادث قائد عـام شرطـة دبي سعـادة العميـد ضـاحي خلفان تميم، وأثناء حضوره التحقيق طالع على الفور مكان الحادث ولفت نظره وجود قشرة صغيرة تقل مساحتها عن ١ سم مربع رمادية اللـون، مثـل لـون الطريق، والتقطها بأصبعه وقلبها، فوجدها حمراء اللون، وتبين له انها عبارة عن قشرة صغيرة من صبغ سيارة رجح أن تكون سقطت من سيـارة المتهم الهارب نتيجة إصطدامها بشـدة بـالمجني عليـه في محل الحـادث، حيث لم يكن هنـاك شهود لهذه الواقعة أيضا، وبالتعميم السريـع عن سيـارة من نفس لـون قشرة الصبغ المعثور عليهـا أمكن القبض عليهـا وعلى المتهم الـذي اعترف بـارتكـابـه الحادث.

وهكذا تتضـح أهمية دقة محقق السير في معـاينـة مكـان الحـادث وقـوة ملاحظته والاهتمام بأي أثر مهما كان صغيراً أو تافهاً، فقد يكون هذا الأثر هو المفتاح الوحيد لكشف غموض الحادث.

أما **الثانية** : فهي القضية رقم ٢٨٩ لسنة ١٩٨٧ بمركـز الـراشـديـة، وكانت أيضا عبارة عن حادث صدم وهروب، ووفاة المجني عليه نتيجة الدهس. ولاحظ محقق السير أثناء معاينته لمحل الحادث وجـود قطـع زجـاج متنـاثـرة، ووجد احدى القطع ملتصقاً عليها صورة صغيرة لأحـد الأشخـاص، رجـح أن تكون صورة المتهم، وبالبحث والتحري تبين بالفعل أنها خاصة بمرتكب الحادث وتم القبض عليه واعترف بالواقعة.

٢ ـ عدم المحاباة والتمييز :

يجب على المحقق أن يضع أمام عينه أن «الله» سبحانه وتعالى مطلع عليه ورقيب على جميع تصرفاته وأفعاله، وأن يتعامل مع الواقع والحـوادث من هـذا المنطلق، وأن يعامل أطراف الحادث على قدر واحد من المساواة، فالناس أمام الله سبحانه وتعالى وأمام القانون سواسية.

لذلك فاذا ارتكب أحد من أهل المحقق حادثاً مـرورياً وتصـادف وجـود المحقق على واجبه الرسمي، فإنه يجب عليه أن يعامل جميع الأطراف المشاركين في الحادث معاملة واحدة دون تمييز بينهم، أو إفادة شخص على حساب الآخر، حتى لا يترك أي مجال للنفس البشرية بأن تحـدث تمييـزا بين من هم في نفس المراكز القانونية الواحدة.

٣ ـ كتمان السر :

يجب على المحقق أيضا أن يكون كتـومـاً لـلأسرار التي يطلـع عليهـا من خلال سير التحقيق ومعاينته للحادث، أو من خلال أقوال الشهود الذين يدلـون بافادات تفيد التحقيق ويمكن من خلالها الاستدلال على مرتكب الحـادث، فـاذا حدث وهرب المتهم في الحادث ولم يتمكن المحقق من معرفة اسمه ورقم سيارته في مكان الحادث مثلا، فـالحفـاظ على هـذه الأسرار مطلـوب وواجب على المحقق حتى ولو كان لاعز انسان لديه، لان البوح بهذه الأسرار قد تفقد الثقـة مـا بين المحقق والجمهور أو الشهود.

٤ ـ قوة الذاكرة :

المحقق الناجح يجب أن يكون حاضر الذهن، محتفظاً بالمعلومات السابقـة التي لديه، فقوة الذاكرة تساعد المحقق على معرفة العديد من الأمور التي تفيـده في عمليـة التحقيق، مثـل معـرفـة الاشخـاص الـذين يصـدر بحقهم حكما من المحكمة، بمنعهم من قيادة السيارات، أو تصدر بحقهم مذكـرة القـاء القبض، أو التعميم من قبـل أي ادارة من ادارات الشرطـة، مثـل ادارة المـرور أو ادارة التحريات للقبض والاحضار.

لذلك فان هذه الصفة تجعل المحقق دائم الانتباه لمثل هذه الأمور الهامـة، مما يساعده على نجاح عمله في مجال التحقيق.

٥ ـ الهدوء ورباطة الجاش والصبر :

على المحقق أن يحافظ على هدوء أعصابـه اثنـاء قيـامـه بمعـاينـة مكـان

الحادث، فلا يتأثر بأي مؤثرات خارجية من أقوال وتصرفات أطراف الحادث أو أي مؤثرات نفسية مثل سماعه بكاء أهل المتهم، أو الخوف من اعتـداء المتهم، أو أهله عليه، وكذا يجب أن يكون المحقق صبوراً ولديه القدرة على تحمـل المـوقف والانتظار الطويل، لأنـه قـد تطـول اقـامتـه في مكـان الحـادث لطـول التحقيق وتشعبه، على الرغم من انتهاء وقت عمله الرسمي، فعليه ان يستمر في المعاينـة والتحقيق حتى ينتهي من اجراءات نقل المصابين واسعـافهم اذا وجـدوا، ونقـل السيارات من مكان الحادث، وايضـا نقـل المتسبب في الحـادث الى المـركـز مـع الشهود، وبمعنى آخر انهاء جميع اجراءات القضية. أيضـاً يجب على المحقق أن يكون قوى الأعصاب والارادة، فمثلا يجب عليه عدم التأثر عند مشاهدته دمـاء أو جثث في مكان الحـادث وألا ينهـار أو يخاف عنـد معـاينتـه أو مشـاهـدتـه للحوادث والكوارث المرورية المؤلمة.

٦ ـ عدم التشبث بوجهة نظر معينة :

يجب على المحقق أن لا يتجه اتجاها معينا في التحقيق قد يؤدي الى توجيه التحقيق توجيهاً خاطئاً فتضيع عليـه الحقيقـة، لـذلك يجب عليـه ألا يخلط بين الحقائق والرأي الشخصي له في مكان الحادث، وأن يكون حريصاً ومرنـاً أثنـاء التحقيق حتى لا يعتريه الأسف فيما بعد.

٧ ـ الاعتماد على تدوين المعلومات :

يجب على المحقق كتابة جميع المعلـومـات فـور الحصـول عليهـا، وعـدم الاعتماد على الذاكرة، فربما تخونـه الـذاكـرة في بعض الأحيـان، وينسى بعض المعلومات الهامة، والتي تفيده في جمع الحقائق للحـادث، كـذلك يجب أن يكـون مصدر هذه المعلومات نتيجة ما يشاهده، أو يجمعه بنفسه، لا نتيجة مـا يقـرره الشهود أو نتيجة لمعلومات المحقق الشخصية فقط.

٨ ـ أن يكون على علم بقواعد السير وآدابه وحائزاً على رخصة قيادة :

وهذه الصفة من الصفات الهامة التي يجب ان تتوفر في المحقق، فعنـدمـا

يكون المحقق على معرفة ودراية بقواعد السير وآدابه، سهل ذلك عليه اجراءات التحقيق، من كشف ومعاينة مكان الحادث، ومعرفة كيفية وقوع الحادث ومرتكبه بالاضافة الى ظهوره بصورة طيبة أمام المتسببين في الحادث، وأمام الجمهور المتواجد، واحترامهم له، وثقتهم فيه، وفيما يقوم به من اجراءات، مما يرفع مقامه ودرجته، ويمنع وقوعه في متاهات وضياع يجعله سخرية امامهم، بالأضافة الى ذلك يجب ان يكون لديه رخصة سواقة حتى يكون ملما بأصول القيادة السليمة، التي لو التزم بها المتسبب في الحادث لما وقع الحادث محل التحقيق.

٩ ـ ان يحسن معاملة الآخرين :

يجب أن يتعامل المحقق بالحسنى مع الجمهور في مكان الحادث فمثلا عند وصوله الى مكان الحادث ومشاهدته لمرتكبه والأطراف الآخرين، عليه ان يقول لهم ـ الحمد لله على السلامة ـ وأن يدخل في نفوسهم الطمأنينة والهدوء، لأن مرتكب حادث السير ليس كمن يرتكب حادثا جنائياً، فالأول يرتكبه في جميع الأحوال بدون قصد ونية، في حين أن الحادث الجنائي يقع نتيجة لقصد جنائي ونية اجرامية، كذا يجب عدم لوم مرتكب الحادث، أو القاء الخطأ عليه على مرأى ومسمع من الناس، فان ذلك من اختصاص المحاكم والقضاء، أيضا يجب عدم الالقاء باللائمة على من يقر بالخطأ ويعترف بتسببه بالحادث، سواء في مكان الحادث أو عند أخذ افادته، لأن مثل هذا التصرف قد يدفع بعض مرتكبي الحوادث الى عدم الاقرار بالحقيقة خوفا من توبيخ محقق السير لهم.

١٠ ـ الإلمام ببعض اللغات الأخرى وبأساليب الرسم والتصوير الفوتوغرافي :

من الأفضل أن تكون لدى المحقق معرفة ببعض اللغات الأخرى كاللغة الانجليزية وذلك بالقدر الذي يستطيع به تسيير عمله في الاتجاه الصحيح، وأن

يبتعد عن مواقف قد تقوده هو بنفسه للخجل والاحراج، سواء أمام الجمهـور أو العاملين معه، كما يجب عليه الالمـام بـأسـاليب الـرسم الكـروكي والتصـويـر الفوتوغرافي، لكي ينجح في تصوير ورسم الواقـع ونقلـه تمامـاً لـلاوراق، حتى يكون مرشداً ودليلا مقبولا أمام جهات القضاء في تحديد وتقدير مسئولية كـل من تورط في الحادث محل التحقيق.

١١ ـ الا يكون ممن يحلو لهم زف الأخبار السيئة :

يجب أن يمتاز المحقق بالقدرة على كتمان الأخبار الصعبة على المتضررين. فمثلاً عند وقوع حادث به مصـابين، على المحقق أن لا يسرب الخبر عن حـالات الاصابة أو الوفاة الى المتضررين أو أهل المصابين دفعة واحدة، لأنه بذلك يؤثـر على نفسيتهم، وقد يتسبب التبليغ الفجائي في وقوع حوادث أخـرى، نتيجـة أن متلقي الصدمة قد يفقد حياته لوقع وشدة الخبر على مسامعه وأعصابه.

١٢ ـ المحافظة على اقليمية البلاغات بقدر الإمكان :

يجب على المحقق أن يتأكد من إختصاص منطقته التي قد حددت وقسمت سلفا من الجهات العليا، وألا يتدخل في اختصـاصـات الغير فيما يتعلق بتحقيق حوادث السير.

مثال ذلك : اذا كان المحقق من مرتب مركز المرقبـات ويـأتيـه بـلاغ عن وقوع حادث في منطقة اختصاص مركز نايف مثلا ـ فعليه ان يحول هذا البلاغ فوراً الى المحقق المختص في مركز نـايف لاتخاذ الـلازم أو العمليـات، لأنـه غير مسئول عن منطقة ليست من إختصاصه، فأي اجـراء يقـوم بـه المحقق في ذلك يعتبر تدخلا في اختصاص الغير.

غير انه اذا كان المحقق قد انتقل الى مكان البلاغ ووجد أن الحادث يقع في دائرة اختصاص مركز من المراكز الأخرى، فيجب عليه أن يتولى التحقيق حفاظاً على حياة المصابين في حالة وجودهم، وحتى لا يتفاقم الموقف، وايضا من أجـل

المحافظة على الآثار بمحل الحادث وعدم العبث بها في حالة انصرافه والانتظار لحين حضور المحقق المختص، وكذلك لإعادة سيولة المرور بسرعة، لأن وقوع حادث مروري وبقاء السيارات المتورطة في مكانها لمدة طويلة يؤدي الى عرقلة المرور بشدة وربما يتسبب في وقوع حوادث أخرى.

لكل هذه الاسباب صدرت التعليمات مؤخراً من القيادة العامة لشرطة دبي بأن يتولى محقق السير الذي وصل الى مكان الحادث التحقيق حتى ولو لم يكن مختصاً من الناحية المكانية، ثم يقوم المركز المختص بمتابعة الاجراءات التالية للاجراءات التي اتخذها المحقق الأول بمجرد وصوله الى مكان الحادث.

رابعاً : عيوب المحقق :

وهي غالبا ما تكون عكس الصفات الحسنة التي سبق أن ذكرناها وأوضحنا انه يجب ان تتوفر في المحقق الناجح، وأن يلتزم بها ويتمسك بها، لما في ذلك من أثر طيب على نتيجة التحقيق لغاية الحصول على الحقيقة، وبالنسبة للعيوب والصفات السيئة التي يجب على المحقق ان يتجنبها، فانها كثيرة ونذكر فيما يلي أهمها :

١ ـ الاستهتار واللامبالاة :

قد يتصور بعض المحققين عند وصوله لمكان الحادث، أن الحادث بسيط ولا يحتاج لفتح محضر تحقيق، أو يكون الحادث كبيراً أو هاما غير أن المحقق يستهين في الأمور المتعلقة بالحادث، مثل آثار أو مخلفات قد يتركها المتسبب بالحادث، أو بعض الشهود، والتي قد تكون دليلا على مرتكب الحادث أو معرفة الشهود وعناوينهم للاستدلال على كيفية وقوع الحادث واظهار الحقيقة، فالاستهتار من العلامات الواضحة التي تدل على المحقق الفاشل، لأنه سيكون سببا في فشله في الوصول الى الحقيقة.

٢ ـ الشعور باللامسئولية :

وهو أن ينتقل المحقق الى مكان الحادث ولا يعطي المهمة الملقاة عليه أي اهتمام ومسئولية، بل يجب عليه أن يأخذ بالاعتبار ان مهمة التحقيق في الحوادث مهمة تستوجب حشد كل القدرات، خاصة اذا نتج عن الحادث اصابات وتلفيات وخسارة في الممتلكات.

٣ ـ سوء معاملة الآخرين :

كما ان المعاملة الحسنة من صفات المحقق الناجح، فان سوء المعاملة من صفات المحقق الفاشل، لذلك يجب على المحقق ألا يتخبط في تصرفاته اثناء التحقيق والمعاينة للحادث، وألا يلجأ الى اطلاق الكلمات الجارحة والمحرجة للاطراف المتورطة في الحادث، أو لأي فرد من أفراد الجمهور المتواجد بمكان الحادث، لأن ذلك يعطي انطباعا سيئا لدى الجمهور عن محقق السير ويضعف من ثقتهم فيما يقوم به من اجراءات وتحقيقات.

٤ ـ المحاباة والتمييز :

قد يحدث احيانا أن يتورط أحد أقرباء المحقق أو أحد اصدقائه في حادث سير، فيلجأ المحقق أثناء معاينته للحادث أو التحقيق الى جانب قريبه أو صديقه محاولا بذلك تخليصه من هذا الحادث، أو القاء سبب الحادث واللوم على الطرف الآخر، أو قد يكون احد المتورطين في الحادث شخص ذو منصب كبير أو جاه، فيحاول المحقق تخليص الشخص من الحادث ونتائجه، خوفا منه من أن يسبب له اساءة اذا لم يقم بتخليصه من الحادث، أو لأغراض شخصية اخرى ترجع بالفائدة للمحقق، ومثل هذه التصرفات تضعف الثقة في محقق السير وتجعل عمله عرضة للانتقاد والمراجعة والتظلم منها امام سلطته الرئاسية أو القضاء.

٥ ـ عدم الانتقال في الوقت المناسب الى مكان الحادث :

عدم انتقال المحقق لمكان الحادث في الوقت المناسب وعدم اتباعه اقصر الطرق وأيسرها، دليل على الفشل المتوقع للمحقق، لان الوصول الى مكان الحادث بسرعة يفيد في امكان انقاذ حياة المصابين، بتقديم المساعدات الاولية المطلوبة أو نقلهم الى أقرب مستشفى حتى لا يسبب الحادث نتائج أسوأ، كما تفيد سرعة الانتقال في امكان حماية مسرح الحادث من وقوع حريق أو حادث آخر أو وقوع سرقات، كما يفيد في المحافظة على الأدلة المادية وخاصة السريعة الزوال.

٦ ـ عدم العناية التامة وتوفير الامان بمكان الحادث :

عدم بذل المحقق العناية التامة لتوفير الامان، وذلك بعدم سيطرته على تنظيم المرور ومنع تزاحم الجمهور، وعدم اتخاذه احتياطات الامن والسلامة اللازمين، كالتأكد من عدم وجود وقود أو زيوت مسكوبة أو وجود عوائق في نهر الطريق وعدم العمل على اضاءة المكان الاضاءة الكافية لوضوح الرؤية، يدل على عدم سيطرته على مكان الحادث، وفي نفس الوقت فان عدم اتخاذ المحقق الإجراءات اللازمة وتحويل المرور الى مناطق اخرى بعيدة عن الحادث، تدل على فشل المحقق وعدم فهمه لعمله وضعف خبرته في مجال التحقيق المروري.

٧ ـ عدم التأكد من اكتمال جهاز التحقيق والمعدات :

عدم تأكد المحقق من اكتمال جهاز التحقيق من أفراد أو أدوات ونماذج جميع الأوراق الواجب توافرها عند وصوله الى مكان الحادث، هي من عيوب المحقق الفاشل، فعندما يصل هذا المحقق الى مكان الحادث واحتاج الى تصوير بعض الآثار المادية كشكل التصادم الذي حدث بين سيارتين، ولم يكن قد حمل معه كاميرا للتصوير الفوتوغرافي فانه لن يستطع انجاز هذه المهمة، مما يؤثر سلبيا على نتيجة التحقيق الذي يقوم به، ويجعله مخالفا للتحقيق النموذجي الذي يهدف الى التوصل للحقيقة كاملة وبكل الوسائل الممكنة.

٨ ـ التباطؤ والبرود :

تباطؤ المحقق في اتخاذ الاجراءات، وعدم اهتمامه بالحادث وبقاؤه في مكان الحادث وكأنه من الجمهور، تاركا لمعاونيه من الأفراد القيام بالواجب هي من عيوب المحقق التي تدل على عدم كفاءته، وعدم استحقاقه لهذه الوظيفة الهامة التي يشغلها.

٩ ـ المجادلة مع المتورطين في مكان الحادث :

دخول المحقق في جدال مع المتورطين في مكان الحادث يضيع الوقت عليه، ويجعله غير قادر على انهاء الاجراءات على الوجه المطلوب، مما يشكل عيبا من عيوبه.

١٠ ـ اسناد التهم في مكان الحادث للمتورطين ولومهم على ارتكاب الحادث:

في بعض الأحيان نجد أن المحقق بعد المعاينة وكشف مكان الحادث، وبعد أن يصل الى تصور كامل عن كيفية وقوع الحادث، يقوم باسناد الخطأ إلى المتورط في مكان الحادث وأمام الجمهور، ويعد ذلك عيبا في المحقق لأن إسناد التهم للمتورطين من اختصاص المحاكم والقضاء وليس من اختصاص الشرطة، ففي بعض الحوادث قد يتم تبرئة الشخص الذي أسند المحقق التهم اليه في مكان الحادث، مما يعطي انطباعاً غير جيد لاصحاب السيارات الاخرى المتورطة في الحادث نتيجة تسرع المحقق واسناد التهمة لشخص ما.

أيضا فان قيامه بتوبيخ المتسبب في الحادث أمام الجمهور حتى ولو اعترف بخطئه، يعتبر عيبا من عيوبه التي يجب عليه التخلص منها لما لها من أثر سيء في نفوس الجمهور، لأن المتورط في الحادث، حتى ولو كان مخطئاً يكون في حالة نفسية سيئة، ويستحق المواساة في مثل هذه الظروف وليس اللوم والتوبيخ.

١١ - تكوين رأي مسبق في الحادث :

كثير من المحققين يكونون فكرة مسبقة عن الحادث، وبالتالي فانهم ينحازون طيلة التحقيق الى وجهة نظرهم الذاتية، فمثلا يعتقد المحقق قبل التحقيق بوجود مخالفة للقانون ويبني تحقيقه ويتبنى وجهة نظره التي تدور في هذا الاطار ولا يحاول الخروج عنه، ولذلك لا يكون تحقيقه كاشفاً للحقيقة، وهو ما يجب ان يكون، بل يكون طامسا ورافضا للحقيقة، وينعكس ذلك في ظهور نتائج متضاربة، وضياع حقوق البعض، وحصول البعض الآخر على ميزات ليست من حقهم.

الفصل الثاني

أعوان محقق السير

يتصف الحادث المروري بأن آثاره تكون متعددة ومتنوعة، فهو يحدث في طريق عام وبين السيارات، وغالبا ما ينتج عنه تلفيات واصابات وتعطيل لحركة السير، وأحيانا ينجم عنه حدوث حرائق، وتجمع الكثيرين سواء من المشاة أو من راكبي السيارات لمشاهدة الحادث أو لتقديم العون والمساعدة للمصابين قبل وصول الشرطة الى مكان الحادث.

وفي مثل هذه الظروف والأحوال المتداخلة فان محقق السير يحتاج إلى معاونين لمساعدته في السيطرة على مكان الحادث والمحافظة على أرواح المصابين وسرعة نقلهم الى المستشفيات وجمع الأدلة والآثار وتنظيف الطريق من السيارات المتورطة في الحادث واعادة الانسياب الى حركة المرور.

ومن أهم معاوني محقق السير الذين يساعدونه في تحقيق هذه الأهداف نذكر ما يلي :

أولاً : رقباء السير :

مجموعة من رجال المرور يستقلون الدراجات النارية ويقومون بالمرور في دوائر اختصاصهم للاضطلاع بالأعباء التالية(١) :

١ ـ تنظيم حركة السير على الطرقات وبالأخص التقاطعات والدوارات

---

(١) صلاح الدين الشربيني : عمليات الشرطة، دبي ١٩٨٩، ص (٤٢٤).

ومتابعة السيارات المخالفة التي تتوقف في الأماكن الممنوعة، وملاحقة السيـارات التي لم يتم تجديد ملكيتها وغير الصالحة للسير.

٢ ـ إبلاغ العلميات عن الحوادث التي تقع على الشوارع، واخـراج وابعـاد السيارات التي تعرضت لحادث، وتخطيط مكان الحادث حتى وصول الـدوريـة المختصة بتحقيق الحادث.

٣ ـ تقديم المساعدة والمعونـة لمحققي حـوادث السير، الـذين ينتقلـون الى مكان حادث السير في الشوارع أو الطرقات للقيام بأعمال التحقيق(١).

ثانياً : الدوريات :

عبارة عن تنظيم بمقتضاه يتولى واحد أو أكثر من رجال المرور ملاحظـة حركة سير المركبات في الطرق العامة للتأكد من انسياب الحركة وعدم تـوقفهـا بسبب حادث سير أو اختناقات مرورية في ساعات الذروة، والعمل على ازالة هذه المعوقات في حالة حدوثها واعادة حركة السير الى وضعها الطبيعي المعتاد.

وتقوم دوريات المرور بمجموعة من الوظائف الهدف منها المحـافظـة على أمن الطريق والسيارة ومستعمليه، ووقاية المجتمع من وقوع العديد من حوادث السير، وسوف نعرض لهذه الوظائف تفصيلا في الفصل الأخير من هـذا البـاب الخاص بدور الشرطة في منع حوادث المرور والحد منها.

أما فيما يتعلق بدور الدوريات المرورية واعتبارهـا معـاونـا لمحقق السير فانه في حالة ابلاغها بوقوع حادث مروري في منطقة الاختصاص فـإنهـا تقـوم بالانتقال السريع وذلك للسيطرة على الاحداث في مكان الحادث، وخاصة اسعاف المصابين وسرعـة نقلهم الى مكـان العـلاج، وإعـادة حـركـة السير الى مجراهـا الطبيعي بعد إجراء المعاينة، ونقـل السيـارات المتـورطـة في الحـادث من طـريق

---

(١) نقيب/ صالح ثاني عبيد : واجبات رقباء السير، مذكرة على الاستـانسـل لـدورة رقبـاء السير بكلية شرطة ،دبي، ١٩٩١م، ص ٢٢.

السيارات، والمحافظة على مكان الحادث، وجمع الأدلة، والبحث عن شهود للمساعدة في إظهار الحقيقة(١).

ثالثاً : سيارات الأسعاف :

تتولى تقديم المساعدات الأولية للمصابين ونقلهم فوراً الى أماكن العلاج، فالتأخير في نقل المصابين في حوادث المرور قد يترتب عليه فقد أحدهم للحياة، كما لو كان مصابا بنزيف، ويحتاج إلى وقف النزيف بسرعة ونقل كمية من الدم لتعويض ما نزفه في مكان الحادث، أيضا فان تأخر وصول الاسعاف الى مكان الحادث قد يدفع البعض من راكبي السيارات بنقل المصابين الى مكان العلاج، وقد يتم نقلهم بطريقة خاطئة، لأنهم غير متخصصين فتحدث مضاعفات خطيرة للمصاب، كما لو كانت الاصابة في العامود الفقري أو النخاع الشوكي، فان النقل الخاطيء لمثل هذا المصاب قد يسبب وفاته أو اصابته بالعجز الكلي أو الجزئي.

ولهذا فان سرعة انتقال سيارات الاسعاف إلى مكان الحادث يكون له دور كبير في انقاذ حياة المصابين في حوادث المرور من الهلاك، وكما سبق القول فان شرطة دبي سجلت أرقاما قياسية في سرعة الانتقال الى مكان الحادث، ويصدق ذلك سواء بالنسبة لسيارات الدورية أو سيارات الاسعاف وهو أمر يستحق الثناء والتقدير.

من ضمن السيارات التي تنتقل الى مكان الحادث أيضا سيارات نقل الموتى، وذلك في حالة وجود وفيات في الحادث، فسيارات الاسعاف تخصص لنقل المصابين الى المستشفيات، أما الموتى فيتم نقلهم في سيارات نقل الموتى وليس سيارات الاسعاف.

---

(١) صلاح الدين الشربيني، المرجع السابق، ص ٤٢٤.

رابعاً : دوريات التحريات :

عبارة عن مركبة عادية كباقي المركبات العـاديـة التي تسير على الطـريق وتحمل لوحة ارقام عادية مدنية وغير معروفة للجمهور بأنها تابعة للشرطة.

ومن بين مهام هذه الدوريـات تعقب السيـارات ومتـابعتهـا والبحث عن الهارب منها والقاء القبض على السيارات المطلوبة من قبـل مـراكـز الشرطـة أو محققي السير أو المحـاكم وشركـات التمـويـل وغيرهـا واحـالتهـا الى هـذه الجهات(١).

خامساً : أجهزة الإنقاذ :

في حوادث المرور الخطيرة قد يتطلب الأمر الاستعانة بادارة النقل والانقاذ لنجدة المصابين والسيطرة على مكان الحادث واعادة الانسيـاب لحـركـة السير، ومن بين أجهزة الانقاذ التي يكثر استخدامها في شرطة دبي طائرات الهليكـوبتر لنقل من يكون في حالة خطرة من المصابين بسرعة وحفاظاً على حياته، إلى أقرب مكان متخصص في العلاج.

كما قد تستخدم الرافعات لرفع السيـارات المحطمـة والمهشمـة من مكـان الحادث، وأيضا تستخدم المقصات لقطع الهيكل الخارجي للسيارة المتـورطـة في الحادث، والتي يكون في داخلها راكب أو أكثر غير قادر على الخروج منها بسبب تدهورها وضغط اجزائها، ولا يمكن اخراج الركاب حتى من نوافذ السيارة وبعد تحطيم زجاجها.

أيضا فان دورية النجدة الجوية التي تتكون من طائرة عموديـة أو أكثـر تقوم بمسح شامل في المناطق المخصصة والتابعة لامارة دبي، ومن بين مهامهـا مطاردة السيارات المخالفة والمتـورطـة في حـادث والتي لا تستطيـع الـدوريـات

(١) راجع صلاح الدين الشربيني، المرجع السابق، ص ٤٢٧.

العادية مطاردتها ومرافقتها، وابلاغ الدوريات عن أماكن وجودها، كما تقوم بابلاغ العمليات عن الشوارع التي بها عرقلة في حركة السير(١).

سادساً : الخبراء :

الخبير هو الشخص الذي يكون قد اكتسب مهارة فنية معينة من خلال العمل أو نتيجة دراسات خاصة، وقد يكون الخبير موظفاً عاما كخبراء المعمل الجنائي والاطباء الشرعيون، ومهندسي المرور، وقد يكون من أصحاب الحرف كالكهربائي أو الميكانيكي أو غيرهم، وكثير ما يستدعى الأمر انتقال الخبراء إلى مكان الحادث للاستعانة بهم في القيام باجراء معين لكشف غموض الحادث، مثال ذلك انتقال المصور الجنائي لتصوير مكان الحادث، وانتقال مهندس المرور للمساعدة في تخطيط الحادث وقياس آثار الفرامل ومعرفة الخلل الفني في السيارة أو السيارات التي يرجع اليها السبب الرئيسي في وقوع الحادث، وتحديد السرعة التي كانت عليها السيارات قبل تورطها في الحادث وغير ذلك من الأمور الفنية والهندسية.

سابعاً : العلاقات العامة :

في حوادث السير الكبيرة أو الخطيرة أيضا ينتقل صحبة محقق السير مندوب العلاقات العامة وذلك لاعداد التقرير الصحفي اللازم بالكلمة والصورة عن الحادث، وذلك لنشرها في الصحف أو في المجلات الشرطية المتخصصة «كمجلة الأمن» في دبي، لأن هذا النشر من شأنه توجيه نظر الجمهور إلى خطورة حوادث السير والنتائج الوخيمة والخسارات البشرية والمادية التي يصاب بها المجتمع من جراء هذه الحوادث، فيكون ذلك دافعاً لهم الى اتباع تعاليم وقواعد السير والمرور حفاظاً على ارواحهم وممتلكاتهم وكذلك ارواح وممتلكات غيرهم من مستخدمي الطرق في الدولة.

وانتقال مندوب العلاقات العامة في حوادث السير يفيد في جمع المعلومات

---

(١) صلاح الدين الشربيني، المرجع السابق، ص ٤٢٥.

والبيانات التي تستخدمها الشرطة في حملات التوعية المرورية التي تستهدف توعية كافة أفراد الجمهور بمخاطر الطريق والمركبات وحثهم على التعاون مع الشرطة في هذا المجال، وذلك بهدف المحافظة على امنهم وحياتهم وممتلكاتهم(١).

ثامناً : الجمهــــور :

يقصد بالجمهور كل من ليس له علاقة بالحادث سواء من قائدي السيارات أو راكبيها أو افراد المشاة.

وقد يكون الجمهور من أهم معاوني المحقق، لأنه يكون في الغالب أول من يشاهد الحادث قبل وصول الشرطة والجهات المعنية الى مكان الحادث.

ووجود الجمهور والتفافه حول الحادث قد تكون له نتائج سلبية، وذلك عندما يكون هذا التجمع معرقلاً لحركة السير أو سبباً في ضياع أو العبث بالآثار المادية الناتجة عن الحادث، وقد يكون وجوده ايجابياً اذا قام ببعض الإجراءات المفيدة في التحقيق كالمحافظة على مكان الحادث ومنع السيارة مرتكبة الحادث من الفرار عند محاولتها ذلك، وفيما يلي نعرض هذين الوضعين:

١ - عيوب تجمع الجمهور حول مكان الحادث :

أ - عرقلة حركة السير في منطقة الحادث مما قد يكون سبباً في وقوع حوادث اخرى.

ب - العبث في الآثار المادية الناتجة عن الحادث أو السير عليها وطمس معالمها.

ج - أخذ بعض متعلقات المصابين خفية وبدون وجه حق.

---

(١) جاسم خليل ميرزا: العلاقات العامة والانسانية في الشرطة، دبي ١٩٨٩ - ١٩٩٠م، ص ١٢٧ ومابعدها.

د ـ الإضرار بالمصابين والجرحى عند التجمع حولهم، أو عند تحريكهم بطريقة خاطئة.

هـ ـ عرقلة وتأخير الشرطة والمختصين عن القيام بعملهم على الوجه الأكمل في مكان الحادث.

٢ ـ واجبات الجمهور قبل وصول الشرطة إلى مكان الحادث :

هناك بعض الاعمال الايجابية التي يمكن أن يؤديها افراد الجمهور عند مشاهدته للحادث، خاصة بالنسبة للحوادث التي تقع في الطرق الخارجية، ويستغرق ابلاغ الشرطة وحضورها لمكان الحادث وقتا طويلا قد تكون حياة بعض المصابين في خطر اثناءه، وأهم هذه الاعمال المطلوب منه القيام بها ما يلي :

أ ـ إخراج المصابين من السيارة وأسعافهم اذا امكن ذلك، وتقديم الماء أو ما يحتاجونه كأغطية أو ملابس وغيرها، واذا كان احدهم ينزف دمه يقوم بنقله بأية وسيلة ممكنة الى أقرب مستشفى اذا لم يترتب على تحريكه تسوىء حالته كما لو كانت اصابته في العامود الفقري، أو تسجيل اسماء المصابين الذين تم نقلهم للمستشفى وعناوينهم.

ب ـ منع تفاقم الحادث عن طريق وضع علامات ارشادية في منطقة الحادث لارشاد السائقين القادمين على الطريق بالحادث خاصة أثناء الليل.

ج ـ ابلاغ الشرطة بأسرع وسيلة ممكنة بوقوع الحادث.

د ـ الانصراف من مكان الحادث عند حضور المحقق وغيره من الجهات المعنية إلا اذا طلب من بعضهم البقاء للادلاء بما لديه من معلومات أو تسليم ما وجده في محل الحادث من متعلقات أو أموال خاصة بالمصابين.

الفصل الثالث
خطة تحقيق حادث السير

أولاً : أهمية وضع خطة لتحقيق الحادث :

سبق أن عرفنا أن التخطيط يحتل عنصراً هاما لنجاح العمل المروري في كافة المجالات، كمجال هندسة المرور والوقاية من حوادث المرور ومواجهة مشكلات المرور وغيرها.

وتبدو أهمية التخطيط ايضا في مجال تحقيق الحادث المروري، ففي هذا المجال تعني الخطة وضع منهج للعمل يتضمن بيان أوجه النشاط المختلفة والخطوات الفنية التي يجب على المحقق السير على هداها رغبة في الوصول الى الهدف المطلوب، وهو كشف الحقيقة.

ووضع الخطة لتحقيق حادث السير يستلزم فيمن يتولى هذا العمل أن تتوافر لديه الدراسات المتخصصة والخبرة اللازمة، حتى يكتب لهذه الخطة النجاح في مرحلة التنفيذ.

ثانياً : الشروط الواجب توافرها في الخطة :

يجب أن تتوافر في الخطة مجموعة من الشروط ومن أهمها ما يلي :

١ ـ أن تتضمن بجانب مراحل التحقيق، كيفية أداء الاعمال المتممة لهذه المراحل أو التي تظهر أثناء التحقيق.

٢ ـ أن تكون مرنة لمواجهة أية طوارىء تحدث أثناء التحقيق، كهروب الجاني أو حتى المجني عليه أو أحد الشهود بسيارته.

٣ ـ أن تكون متدرجة بحسب النشاط وبحسب الزمن، وهذا ما يطلق عليه مراحل الخطة، فهناك أولويات من الأنشطة يجب أن يبدأ بها المحقق زمنياً ومادياً، تليها أنشطة أخرى وهكذا حتى تمام التحقيق، فأول ما يجب أن يعمله المحقق عند وصوله لمكان الحادث مثلا، هو أن يمنع تفاقم الحادث، ثم يقوم باسعاف المصابين أو حماية المركبات الاخرى من وقوع حادث آخر لها، يلي ذلك اتخاذ الإجراءات الاخرى كمعاينة مكان الحادث وسؤال سائقي السيارات والشهود وغيرها من الإجراءات اللازمة للتحقيق(١).

٤ ـ ألا تتضمن أنشطة متكررة أو تهمل أنشطة اخرى في مجال التحقيق.

ثالثاً : مزايا وضع خطة تحقيق الحادث المروري :

تبدو أهمية التخطيط في تحقيق الحادث المروري أنه يحقق المزايا التالية:

١ ـ جذب الانتباه والتركيز على الإجراءات الرئيسية في التحقيق للقيام بها أولاً، يلي ذلك الاجراءات الأقل أهمية وهكذا حتى نهاية التحقيق.

٢ ـ تجنب تكرار القيام ببعض الاجراءات أو إهمال بعضها، فاذا كانت خطوات التحقيق معروفة سلفا لدى المحقق، فانه سوف يقوم بها على الترتيب الذي تتضمنه الخطة، وهذا يضمن عدم تكرار بعض الإجراءات كتصوير الجزء من السيارة الذي صدم المصاب مثلا، ثم في مرحلة اخرى وفي توقيت آخر تصوير باقي التلفيات وأماكنها لمعرفة كيفية وقوع الحادث أو الأضرار التي لحقت بالسيارات المتورطة فيه، أما التخطيط فانه يتضمن القيام بأعمال تصوير الحادث في مرحلة معينة وبطريقة كاملة بحيث لا يحدث تكرار للتصوير أو

(١) قارن العميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٩٢، المحامي عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ٩٢.

إهمال تصوير أشياء معينة يعتبر تصويرها ذات أثر هام في تحديد نتيجة التحقيق واكتمال جوانبه، وهذا من شأنه توفير وقت وجهد المحقق.

٣ ـ أن العمل وفق خطة مرسومة من شأنه جعل قرارات المحقق حاسمة وغير مترددة خاصة في مواجهة أطراف الحادث وأمام الجمهور فتزداد الثقة لدى الجميع في تصرفاته ويسبغ عليه الاحترام والتقدير ويثير انطباعاً أفضل لدى الرأي العام.

٤ ـ الخطة العلمية السليمة تساعد المحقق على التحرك في اطار الهدف والوصول الى النتيجة المرجوة وهي كشف الحقيقة.

الفصل الرابع

مراحل خطة تحقيق حادث السير

يمر تحقيق حادث السير بمجموعة من المراحل تبدأ بالإخطار أو الابلاغ عن الحادث، يلي ذلك انتقال المحقق الى مكان الحادث وذلك للمعاينة وجمع الأدلة والتحقيق الابتدائي ثم استكمال التحقيق، وأخيراً مرحلة تحضير ملف القضية، ونعرض هذه المراحل بايجاز فيما يلي :

أولاً : الاخطار عن الحادث :

تبدأ اجراءات تحقيق حوادث المرور بمجرد الابلاغ عنها، ويتم الابلاغ لجهة الاختصاص وهي التي يقع عليها عبء تحقيق هذه الحوادث، فاذا ما تم الإبلاغ إلى جهة أخرى أو جهاز آخر من أحهزة الشرطة، فعليه ان يتلقى البلاغ ويقوم بدوره بابلاغه الى قسم حوادث السير المختص، وعلى متلقى البلاغ الاستعلام جيداً عن جميع البيانات اللازمة، والتي تسهل عمل المحقق، وان يتخذ الاجراءات اللازمة للتعامل مع الحادث.

١ ـ البيانات التي يجب على متلقى البلاغ الحصول عليها من المبلغ :

أ ـ معرفة وقت وقوع الحادث ومكان وقوعه ومدى فداحته.

ب ـ معرفة بعض البيانات عن المبلغ عن الحادث ومدى صلته به، وهل هو متورط أو شاهد مثلا في الحادث وتدوين عنوانه كاملا في مقر عمله ومقر سكنه ورقم هاتف منزله أو عمله وذلك من أجل امكانية حضوره بسهولة ويسر عند طلبه.

ج - التعرف بصورة سريعة على الحادث، وعما اذا كان هناك اصابات أم لا، وإذا كانت هناك اصابات، معرفة هل تم نقل المصابين الى المستشفى لاسعفاهم أم لا، وكذلك معرفة مدى درجة الإصابات التي لحقت بالمصابين.

د - التأكد مما اذا كان مكان الحادث قد أخلى وأصبح صالحا للمرور أم أنه معطل ومغلق نتيجة الحادث.

هـ - معرفة تبعية مكان الحادث هل هو ضمن منطقته أم يلزم ابلاغ المركز المختص بذلك.

و - هل يجب إبلاغ الجهات العليا حسب التسلسل الإداري، ويمكن معرفة ذلك من خلال فداحة الحادث.

ووفقاً لنوع الحادث وجسامته يتقرر ما اذا كانت هناك ضرورة للانتقال للمعاينة واجراء التحقيق في محل الحادث من عدمه.

٢ - الإجراءات التي يقوم بها متلقي البلاغ للتعامل مع الحادث :

بعد أن يحصل الشرطي متلقى البلاغ على البيانات اللازمة من المبلغ، يجب عليه القيام بالإجراءات التالية للتعامل مع الحادث.

أ - إذا كانت العمليات أو شرطة النجدة في بعض الدول الاخرى أو مركز شرطة غير مختص قد تلقى البلاغ، فيجب اخطار المركز أو شرطة المرور المختصة التي وقع الحادث في دائرتها للانتقال السريع للتحقيق والسيطرة على مكان الحادث واعادة حركة السير الى حالتها الطبيعية، ان كانت قد تعطلت نتيجة الحادث.

ب - الاتصال بالاسعاف لاسعاف ونقل المصابين في حالة وجود اصابات.

ج - الاتصال بالمطافىء إذا كان هناك احتمال حدوث حريق، كما لو كان احد اطراف الحادث شاحنة لنقل البترول أو المواد الكيميائية.

د ـ الاتصال بادارة النقل والانقاذ أو الدفاع المدني لرفع السيارات المعطلة من مكان الحادث أو اخراج المصابين من السيارة المحطمة عن طريق قص بعض أجزائها.

هـ ـ على ادارة العمليات إرشاد محقق السير ورقباء السير وكافة الجهات الأخرى عن الطريق المناسب للوصول السريع الى مكان الحادث، خاصة اذا كانت الحادثة ترتب عليها عرقلة المرور في المنطقة.

و ـ اثبات جميع الإجراءات السابقة في الدفاتر والسجلات المخصصة لذلك.

ثانياً : الانتقال الى موقع الحادث :

أ ـ طريقة الانتقال الى مكان الحادث :

فور وصول البلاغ الوارد الى مركز الشرطة للمحقق، فانه ينتقل الى مكان الحادث بجميع أدوات التحقيق الموجودة في حقيبة محقق حوادث السير وذلك في سيارة الشرطة المعدة لنقله الى هذا المكان، وعلى محقق السير مراعاة الآتي(١) :

١ ـ حمل حقيبة محقق السير والادوات المساعدة معه.

٢ ـ اصطحاب معاونيه مثل السائق ـ رقباء السير.

٣ ـ استدعاء الخبراء إذا لزم الأمر.

٤ ـ الانتقال بالسرعة المعقولة الى مكان الحادث.

وعليه ان يراعي التقاطعات والاشارات الضوئية والاشارات الارضية وغيرها من العلامات الموجودة على جانبي الطريق، وخطوط المشاة ومستعمليها

---

(١) راجع: م أول صالح ثاني عبيد: مذكرة تحقيق السير، خاصة بدورات المرشحين، مدرسة تدريب الشرطة، بدون سنة طبع، ص ٢٣، ٢٤.

حتى لا يتسبب هو بنفسه في حادث آخر وان يقارن وزن السرعة بالحادث الذي ينتقل اليه.

وعليه كذلك اختيار اقصر الطرق وأقربها حتى لا يتأخر عن الوصـول في الوقت المناسب، وعليه أيضا معـرفـة مـا اذا كـان تحقيق الحـادث يتطلب منـه السرعة الزائدة من عدمه.

فإذا كانت السيارات المتصادمة والاشخاص المصابين موجودين في موقـع الحادث فإن السرعة الزائدة تكون مطلـوبـة ولكن مـع مـراعـاة الا تؤدي هـذه السرعة الى وقوع، حوادث اخرى كما سبق القول.

أما اذا تم نقل المصابين للمستشفيات والسيـارات من مكـان الحـادث الى جانب الطريق فان السرعة الزائدة تكون غير مطلوبة وعليه أن يصـل في الـوقت المناسب لمعاينة الحادث وتخطيطه واختيار الشهود الموجودين ساعـة الحـادث، ومن ثم يعود الى المركز أو المخفر أو المستشفى لمعاينـة المصـابين وسؤالهم اذا كانوا قد نقلوا الى المستشفى للعلاج.

٥ ـ استعمال منبهـات الصـوت والاضـاءة، ويستطيـــع محقق السير أن يستعمل في انتقاله لمكان الحـادث مبنهـات الصـوت والاضـاءة ولكن بـالقيـود التالية:

(أ) استعمال منبه الصوت عندمـا يكـون الحـادث خطير ويـوجـد بـه اصابات بليغة أو متوسطة.

(ب) عدم استعمال منبه الصوت عند الذهاب الى مكان الحوادث البسيطة.

(ج) الإضاءة المنبهة يجب استعمالها عند تقاطع الطرق والطرق الفرعية ليلا في حالة وجود حادث خطير أو متوسط وبه اصابات خطيرة أو متوسطة.

(د) كذلك يجب إستعمال الاضاءة المنبهة عند الوصول الى الاماكن الآتية:

ـ مكان الحادث أو الحوادث الخطيرة.

ـ وجود سيارات متصادمة في عرض الطريق أو الشارع العام.

ـ في حالات نقل المصابين من وسط الطريق أو جوانبه.

ـ عندما يقوم محقق السير بالتحقيق على الطرق العامة وخاصة الخارجية منها.

ـ عندما تقوم سيارات الشرطة أو الاسعاف بنقل المصابين الى اقرب مستشفى.

٦ ـ عند قيام محقق السير بالتحقيق على الطرق العامة يجب عليه وضع علامات تحذيرية على بعد مائة متر تقريباً، وذلك لتحذير السيارات القادمة الى جهة الشارع الذي يقوم باجراء التحقيق فيه على شكل منتظم، حتى لا يتعرض هو نفسه لحادث سير أو تتعرض سيارات الشرطة لحوادث اثناء التحقيق في الحادث.

وهذه الإشارات تنبه سائقي السيارات عن إجراء اعمال في وسط الطريق، وهي كالآتي :

أ ـ اشارات خفف السرعة الآن.

ب ـ أمامك أعمال طريق، اذا كانت هناك أعمال لإصلاح الطرق.

جـ ـ إشارات التحويلات اذا كان هناك ضرورة التحويل الى شارع آخر.

د ـ بعض العلامات التي يجب أن تكون داخل سيارات الشرطة ومحمولة معهم اثناء الذهاب الى اية أعمال على الطريق سواء لتحقيق الحوادث أو نقل المصابين أو نقل السيارات المتصادمة من مكان الحادث.

٧ ـ ومن العلامات التحذيرية عند تحقيق حوادث السير، إرتداء المحقق ومعاونيه القميص الفسفوري، فيجب على الشرطة العاملين ليلا أن يرتدوه، عندما يقومون بأية أعمال في وسط وجوانب الطريق، حيث أن هذا القميص

عاكس للأضواء، ويعطي اشعاعاً عاكسا لامعا الى سائقي السيارات وينبههم عن أعمال الشرطة في الطريق، مثل التحقيق ونقل المصابين أو السيارات المتصادمة في وسط وجوانب الطريق، فيؤمنهم من حوادث الاصطدام بهم أو الدهس اثناء التحقيق أو أثناء إخلاء الطريق من السيارات المتورطة ومن المصابين بهدف إعادة حركة السير إلى ما كانت عليه قبل وقوع الحادث.

ب - جهاز ومعدات التحقيق :

١ - جهاز أو فريق التحقيق :

يتكون فريق تحقيق الحوادث من عدة أفراد من الشرطة يكونون تحت اشراف ضابط أو ضابط صف من اصحاب الخبرات في هذا المجال والمؤهلين فنيا على أسس وفن تحقيق حوادث المرور، ويجب ان يمنح كل الصلاحيات اللازمة لذلك.

٢ - معدات التحقيق :

أول هذه المعدات توفير سيارة مزودة بجهاز لاسلكي لكل فريق حتى يكون المحقق على اتصال دائم بغرفة العمليات ولاستلام أو تبليغ عن أي حادث قد وقع، ويجب أن تتوفر بهذه السيارة الاجهزة والمعدات الآتية :

أ - أجهزة خاصة بتحقيق حوادث السيارات، كعلامة «امامك طريق مغلق» أو علامة «أمامك حادث».

ب - اشارات ترشد مستعملي الطريق وتنبههم باماكن الخطر.

جـ - توفير فوانيس كهربائية.

د - أجهزة ومعدات لتنظيم حركة السير.

بالاضافة الى حقيبة تحقيق مع الأدوات التي يجب أن تكون من ضمن العهدة للمحقق وهي كالآتي :

- لوحة حمل ورق.
- أدوات هندسية.
- مسطرة.
- قفازات يد.
- مقياس لا يقل طوله عن ٣٠ متر.
- آلة تصوير مع فيلم.
- مصباح يدوي مع البطارية.
- طباشير.
- دفتر مخالفات.
- أقلام، أحمر، أزرق، أسود.
- مذكرة شرطي.
- دليل مخالفات.

جـ - الإجراءات الواجبة عند الوصول لمكان الحادث :

عند وصول فريق التحقيق الى مكان الحادث يجب عليه القيام بالإجراءات الفورية التالية :

١ - أن يتجه فور وصوله لمكان الحادث نحو ما قد يوجد من مصابين للتعرف على اصاباتهم، ومدى الاصابة، وعما اذا كان بالامكان اسعافهم في مكان الحادث أو نقلهم في سيارة الشرطة أو باستدعاء سيارة الاسعاف. وكل ذلك يتقرر وفقا لظروف الحال، وعليه أن يثبت عناوين وأسماء المصابين قبل ارسالهم الى المستشفى.

٢ - أن يحافظ على ممتلكات المصابين وحاجاتهم.

٣ - ان يسيطر على أوجه الخطر، كقطع الاسلاك الكهربائية أو وجود مواد قابلة للاشتعال.

٤ - اثبات بيانات رخص القيادة ورخص تسجيل المركبات المشتركة في الحادث، وبيانات التأمين، وفي حالة هروب أحد السائقين يجب على المحقق الاتصال بالعمليات والتعميم على السائق الهارب وعلى السيارة التي يستقلها من ناحية رقمها ونوعها ولونها ان وجد.

٥ - البحث عن الشهود في مكان الحادث، وتسجيل أسماء من غادر المكان، واستدعائه لأخذ أقواله عند إستيفاء التحقيق.

٦ ـ تحديد مكان الأدلة المادية وخاصة سريعة الزوال مثل (الدم ـ آثار فرامل ـ قطع الزجاج والبلاستيك... الخ).

٧ ـ اخلاء مكان الحادث من السيارات المتضررة اذا كانت تعيق حركة المرور وذلك بعد أخذ المقاييس المطلوبة ومعاينة مكان الحادث.

٨ ـ إجراء سؤال مبدئي للسائقين المشتركين في الحادث والمصابين قبل نقلهم للعلاج، اذا امكن ذلك، خاصة اذا كانت حالة المصاب خطرة وهرب السائق وخشى من وفاة المصاب قبل الادلاء بمعلومات تفيد في الكشف عن السائق الهارب، وكذلك سؤال مبدئي للشهود بعد تسجيل اسمائهم وعناوينهم واعلامهم بالحضور لمركز الشرطة لاستيفاء التحقيق اذا استدعى الامر ذلك.

٩ ـ في حوادث الدهس أو الإصابة، ووجود وفيات يجب على المحقق الكشف على الجثة للتعرف على إسم المجني عليه وهويته، اذا امكن ذلك من خلال الشهود والأوراق التي قد تكون في جيوبه، كذلك يجب عليه أن يقوم بوصف لوضع الجثة على الطريق أو داخل السيارة، وبعدها عن موقع السيارة أو عن نقطة الاصطدام، وان يثبت اوصاف الجثة من ناحية الجنس والعمر واللون والملامح والملابس وغير ذلك، وأن يثبت الجروح والإصابات الظاهرة بالجثة والإجراءات التي اتخذها لنقلها من مكان الحادث لتسليمها لذوي الشأن.

١٠ ـ أن يراعي الدقة في اختيار المكان الذي يوقف فيه سيارة التحقيق، وأن يكون ذلك بعداً عن أوجه الخطر، وأن لا يترتب عليه اعاقة حركة السير.

١١ ـ إبعاد الجمهور ومنع تزاحم من ليس لهم علاقة بالحادث وذلك من أجل السيطرة على مكان الحادث والمتورطين فيه والسيطرة ايضا على الآثار المادية، وايضا للسماح لنفسه بالمعاينة بحرية ودون مضايقات من أحد.

١٢ ـ تنظيم حركة المرور وذلك بوضع علامات تدل على توجيه الحركة.

ثالثاً : المعاينة :

أ ـ المقصود بالمعاينة :

يقصد بالمعاينة الفحص الدقيق لمكان الحادث للبحث عن الآثار المادية الناتجة عنه والمحافظة عليها، واثبات حالة الاماكن والأشخاص وسماع أقوال من كان حاضراً أو من يمكن الحصول منه على ايضاحات في شأن الحادث وكل ما يفيد في كشف الحقيقة(١).

وتعتبر المعاينة من بين الإجراءات الأساسية لجمع الأدلة في التحقيق.

وسبق أن عرفنا أنه يجب على المحقق عند إنتقاله الى مكان الحادث أن يدقق النظر في كل شيء له علاقة بالحادث، وبصفة خاصة الآثار الظاهرة كقطع الزجاج المتناثرة، والآثار الخفية كبقعة دم جافة على سطح الطريق أو قشرة صغيرة من صبغ سيارة تكون قد تورطت في الحادث ثم لاذ قائدها بالفرار، مع المحافظة على آثار الحادث ومنع أحد من الإقتراب منها.

كما تشمل المعاينة وصف مكان الحادث، ويمكن الاستعانة في ذلك بالرسم التخطيطي أو التصوير الفوتوغرافي، مع تحديد دقيق لمكان وقوع الحادث والاماكن التي عثر فيها على الآثار الناتجة عنه.

وقد يحدث أن يستلزم التحقيق اجراء تجربة اثناء المعاينة للتحقق من صدق أقوال الشهود أو المجني عليهم، أو للحكم على امكان أو عدم إمكان وقوع الحادث المروري بالكيفية التي وصفها الشهود أو المجني عليهم(٢).

أيضا يجب أن تتناول المعاينة اثبات عدم وجود الأشياء التي حاول المحقق البحث عنها ولم يجدها، كالبحث عن آثار الفرامل، فيجب أن يثبت المحقق انه بحث عن هذه الآثار وأنه لم يجدها نظراً لاهمية ذلك في التعرف على كيفية

---

(١) قارن : إبراهيم راسخ، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٢) لواء احمد حلمي السيد: التحقيق الجنائي العملي والفني، من مطبوعات كلية الشرطة بالقاهرة، ١٩٨٧، ص ٤٠.

وقوع الحادث. فعدم وجود آثار الفرامل مثلا قد يدل على عيب في فرامل السيارة، وقد يدل على أن السائق لم يكن منتبهاً أو مخمورا أو نائمًا ولذلك فإنه لم يستخدم فرامل السيارة لتلافي وقوع الحادث، والاستعانة بالخبراء لفحص السيارة، أو لتوقيع الكشف الطبي على السائق، وكذلك سؤال الشهود سوف يساعد على التعرف على السبب الحقيقي لوقوع الحادث.

كما تشمل المعاينة فحص المصابين في الحادث أو المتهم لبيان ما بهم من آثار متخلفة عن الحادث أو لها علاقة به.

وتتضمن المعاينة رفع جميع الآثار المتخلفة في مكان الحادث ووضعها في أحراز واثبات جميع إجراءاتها في محضر التحقيق، وذلك بهدف تحديد كيفية وقوع الحادث وتحديد مسئولية المتورطين فيه والمساعدة على ضبط السائق المتهم في حالة هروبه من مكان الحادث.

ب ـ أهمية معاينة الحادث المروري :

تبدو أهمية معاينة الحادث المروري في أنه يحقق الأهداف التالية(١) :

١ ـ الكشف عن حقيقة وكيفية وقوع حادث السير، وما اذا كان حادثاً عمدياً أو وقع بطريق الخطأ أو قضاء وقدراً أو مفتعلاً. ففي بعض الحوادث قد يتعمد الجاني إرتكاب جريمة قتل باستخدام سيارته ثم يصورها على انها حادث مروري وقع بطريق الخطأ قاصداً أن يفلت بذلك من عقوبة جناية القتل العمد الى عقوبة جنحة القتل خطأ(٢).

---

(١) راجع في أهمية المعاينة في الإثبات الجنائي، ابراهيم راسخ، المرجع السابق، ص ١٣٥ ومابعدها.

(٢) راجع في ذلك حكم محكمة تمييز دبي في الطعنين رقما ٥٥، ٥٩ لسنة ١٩٨٩ جزاء ـ جلسة ٢٠/١/١٩٩٠ الذي جاء به «إذا كان الثابت من مدونات الحكم الابتدائي المؤيد إستئنافيا ان المميز ضده ارتكب جريمة الشروع في القتل العمد بأن اتفق مع آخر على

٢ ـ تحديد مكان وقوع حادث السير، في طريق رئيسي أو فرعي، داخل المدينة أو في الطرق السريعة، وتحديد اتجاه السيارات المتورطة في الحادث وتحديد مكان المصابين من المشاة أو راكبي الدراجات بهدف التعرف على مسئولية كل منهم في وقوع الحادث، وكذلك تحديد الطريق الذي سلكه المتهم في الهروب من مكان الحادث في حالة حوادث الصدم ثم الهرب.

٣ ـ الارشاد عن الشهود الواجب سماع أقوالهم.

٤ ـ تؤدي الى اكتشاف الآثار التي تعتبر من أقوى الادلة كقطع الزجاج والصبغ والسوائل والأتربة المتساقطة من السيارات المتورطة في الحادث، وكذلك البصمات وبقع الدماء.

٥ ـ تنقل للمحكمة صورة واضحة لمحل الحادث وكيفية وقوعه.

= ان يقود هذا الاخير سيارة يصطدم بها بسيارة اخرى يقودها هو وتجلس فيها زوجته الحامل بجواره مما يؤدي الى اصابتها ومقتلها وقد ضبط متلبساً بجريمته عن طريق الشرطة اثر ابلاغ هذا الغير عن تلك الواقعة مما مفاده انه قام بكل ما هو ضروري لاتمام جرمه واتجهت ارادته الى السلوك المرتكب والى النتيجة التي يهدف الى تحقيقها عن طريق السلوك المكون للبدء في التنفيذ مما يعتبر شروعاً في ارتكاب جريمة القتل العمد مع سبق الاصرار بصرف النظر عن الظروف التي حالت دون اتمام جريمته حتى ولو لم يكن في الامكان ارتكاب الفعل بسبب ظروف يجهلها وعقوبة تلك الجريمة الحبس المؤبد طبقاً للمادة ١/٢١٦ من قانون العقوبات الدبوي لسنة ١٩٧٠. كما انه يعد محرضا للغير على مشاركته في ارتكاب جريمته عملا بالمادة ٣٩ من هذا القانون. وهاتان الجريمتان مرتبطتان ببعضهما ارتباطا غير قابل للتجزئة مما مقتضاه توقيع عقوبة واحدة هي العقوبة المقررة لاشدهما وهي عقوبة الجريمة الأولى. فقيام الجريمة الثانية لا يؤثر على قيام الاولى. وبالتالي فلا محل لتعديل وصف التهمة الى الجريمة الاخف خاصة وان الحكم المطعون فيه نزل بالعقوبة الى ما هو دون العقوبة المقررة لهما استعمالا لحقه المقرر في المادة ٢/٤٥ من هذا القانون للظروف التي قدرها في هذا الشأن».

(مجلة القضاء والتشريع الصادرة عن محكمة التمييز بدبي، العدد الأول، يناير ١٩٩٢، ص ٦٦٥).

جـ - طريقة إجراء المعاينة :

للحصول على معاينة سليمة ومنتجة يجب على المحقق اتباع ما يلي في إجراء المعاينة(١) :

١ - سرعة إنتقاله لمكان الحادث بمجرد ابلاغه به حتى يتمكن من العثور على الأدلة والشهود.

٢ - بمجرد أن يصل المحقق الى مكان الحادث عليه إبعاد الجمهور عنه مع حصر للسيارات المتورطة والسائقين والمصابين والركاب والشهود والحصول منهم على معلومات سريعة عن الحادث مع كتابة أسمائهم ومحال اقامتهم ومهنة كل منهم وغير ذلك من البيانات.

٣ - المحافظة على مكان الحادث لحين استيفاء الإجراءات، بمعنى عدم العبث بمكان الحادث، لإحتمال ان تكون هناك آثار غير ظاهرة، على أن تتخذ هذه الإجراءات بالسرعة المناسبة حتى لا تعوق المحافظة على المكان حركة السير في الطريق الذي وقع فيه الحادث.

٤ - ليست هناك طريقة معينة لإجراء المعاينة، ولكن يفضل أن يبدأ المحقق المعاينة من الخارج، أي من الطريق الذي كانت السيارات المتورطة قادمة منه ثم يتجه الى مكان التصادم، وبهذا يستطيع التعرف على مختلف الآثار الناتجة عن الحادث كآثار الفرامل وقطع الزجاج والمعدن والبلاستيك والصبغ والسوائل المتساقطة من السيارات المتورطة في الحادث.

٥ - يجب ألا يغفل المحقق أي شيء يظهر له من المعاينة سواء من حيث الآثار أو أقوال المتورطين في الحادث أو الشهود، فقد تظهر أهمية ذلك فيما بعد.

---

(١) قارن لواء أحمد حلمي السيد، المرجع السابق، ص ٤٢؛ إبراهيم راسخ، المرجع السابق، ص ١٤٩ ومابعدها.

٦ ـ في حوادث الصدم ثم الهرب، على المحقق أن يعي أن المجرم يخلف وراءه دائما الأثر الذي يدل عليه، ولذلك عليه أن يدقق البحث عن أية آثار ويتحفظ عليها للاستفادة منها كدليل ضده.

٧ ـ تتضمن المعاينة ايضا مناظرة الاشخاص المجنى عليهم والمتهمين والمشتبه فيهم للبحث عن أية آثار في ملابسهم أو أية اصابات أو أية اشياء أخرى تخلفت عن الحادث وإثبات ذلك بالتفصيل في المحضر.

٨ ـ إثبات جميع إجراءات المعاينة التي قام بها المحقق سواء بالكتابة أو الرسم أو التصوير حتى يمكن نقل صورة واضحة للمحكمة عن محل الحادث وكيفية وقوعه(١).

وهكذا يمكن تلخيص أهم الأعمال التي يقوم بها المحقق أثناء اجراء المعاينة فيما يلي :

١ ـ تكوين الفكرة الأولية عن كيفية وقوع الحادث.

٢ ـ أخذ المقاييس اللازمة لعمل المخطط الكروكي.

٣ ـ جمع حقائق أزيد عن طريق جمع الأدلة ومعاينة الموقع والسيارات والمصابين والمتهم.

٤ ـ أخذ الصور الفوتوغرافية اللازمة، ويختص قسم التصوير الجنائي الفوتوغرافي بشرطة دبي بالتقاط صور لمسرح الحادث، وأماكن المصادمات ووضع واتجاه كل سيارة بالنسبة للأخرى والآثار المتخلفة على الطريق، كآثار الإطارات نتيجة لاستخدام الفرامل، وآثار الخدوش والحفر بالطريق نتيجة الحادث، وتسجيل ما اذا كان بالطريق وقت وقوع الحادث آثار لزيوت أو طين

---

(١) راجع في تفصيلات طرق إثبات المعاينة، إبراهيم راسخ، المرجع السابق، ص ٢٠٨ ـ ٢١٩.

أو مياه أو غيرها من المواد التي قد تكون السبب المباشر للحادث، ويـراعى عنـد تصوير حوادث الطرق أن تكـون الصـور الفـوتـوغـرافيـة في مستـوى رؤيـة السائق(١).

٥ ـ سؤال الشهود وأطراف الحادث.

وخلاصة القـول فـإن عمليـة المعـاينـة تعني الفحص الـدقيق لـلاشيـاء والاشخاص والاماكن، واستخلاص كل ما يمكن استخلاصه من حقائق، مع نقل هذه الصورة بأمانة من مكان الحادث واثباتها في محضر المعاينة.

رابعاً : جمع الأدلة :

١ ـ مصادر جمع الأدلة واستخلاص الحقائق :

يمكن استخلاص الأدلة والحقائق من خلال :

أ ـ استجواب السـائقين المتـورطين ومعـرفـة من كـان يقـود السيـارات وإتجاهاتهم قبل الحادث، وملاحظة الحالات النفسية لهم، وما اذا كـان احـدهم يظهر عليه تأثير المخدرات أو المسكرات، ورغم ذلك يجب ان يكون اخذ المعلومات بحذر وتمحيص قبل تكوين الرأي.

ب ـ سؤال السائقين عن رخصهم ودفاتر الملكية والاطلاع على صلاحيتها وتدوين البيانات عنها.

ج ـ استجواب الشهود، وخاصة الشهود الـذين شـاهـدوا الحـادث قبـل تركهم مكان الحادث.

د ـ جمع الأدلة التي تقود الى التعرف على حادث الاصابة والهروب.

هـ ـ استخدام آلة التصوير لتحديد اماكن الاضرار التي لحقت بالسيـارة

---

(١) راجع: محمد مصطفى درويش : التصوير الفوتوغرافي، مذكرة مطبوعة على الاستـانسـل لدورة التحقيق المروري بكلية شرطة دبي، ١٩٨٩، ص ٢.

أو السيارات المتورطة في الحادث ولتصوير الشخص المتوفي في حالة حدوث وفاة.

و ـ تفتيش السيارة أو السيارات المتورطة في الحادث في حالة الاشتباه.

٢ ـ الآثار المادية في مكان الحادث :

يمكن الاستعانة بخبير الفحوص البيولوجية في رفع وتحليل الآثار المادية التي يمكن رفعها من مكان الحادث، حيث ان الأثر المادي المرفوع من مكان الحادث هو الشاهد الصامت الذي لا يعتريه أي تغيير يمكن ان يؤثر عليه(١).

وينطبق تعريف الأثر المادي على كل ما يمكن إدراكه ومعاينته بأحد الحواس سواء كان جسما أو مجرد لون أو شكل أو رائحة(٢).

وتنقسم الآثار المادية التي يمكن وجودها في مكان الحادث المروري الى قسمين رئيسيين :

أ ـ آثار ناتجة عن الأجسام الحية :

وهي الدم والشعر والألياف، ويقوم محقق السير بجمع ما يستطيع جمعه من هذه الآثار بنفسه خوفا من ضياعها بفعل الرياح أو أية عوامل أخرى من مكان الحادث، أو يطلب الخبير البيولوجي لرفع هذه الآثار، كما لو كانت هناك بقعة من الدم على سطح الطريق أو بعض ملابس المصابين، فيستطيع من خلال مكان وجود البقعة وشكلها وعمرها، تحديد أمور كثيرة تهم في التحقيق، مثل وضع الجسم عند الاصابة ووضع الاستقرار النهائي للجسم المصاب، وما اذا

---

(١) رأفت علي مصطفى: مذكرة عن الآثار المادية والبشرية في الحادث المروري، مطبوعة على الاستانسل لدورة التحقيق المروري بكلية شرطة دبي، ١٩٨٩، ص ١.

(٢) د. محمود محمد عبدالله: الأسس العلمية والتطبيقية للبصمات، دراسة تحليلية مقارنة، رسالة دكتوراه، القاهرة ١٩٩١، ص ٣١.

كان الجسم الذي سقطت منه هذه البقعة كان ثابتاً أو متحركاً، واتجاه حركتـه، ووقت وقوع الحادث وغير ذلك من الأمور المفيدة في التحقيق(١).

ب ـ الآثار الناتجة عن السيارات والمواد غير الحية :

ينتج عن حوادث تصادم السيـارات مجمـوعـة من الآثـار المـاديـة يمكن سردها فيما يلي(٢) :

(١) الزجاج والمرايا والأغطية البلاستيكية للاشارات الضوئية.

(٢) الطلاء الذي ينتقل من السيارة الصادمة الى السيارة المصدومـة أو العكس، أو المنتقل الى ملابس الشخص المصدوم، فهذا الطـلاء يفيـد في التعـرف على لون السيارة مرتكبة الحادث، خاصة في حوادث الصدم ثم الهروب، وبالتالي في التعرف على هوية هذه السيارة.

ويلاحظ أن طلاء السيارات يتكون من عدة طبقات منها طبقـة الأســاس، وطبقة الصبغ وطبقة التلميع الخارجية، ويراعى عند رفع عينـات قيـاسيـة من طلاء السيارة المشتبه فيها أن تكون ممثلة لجميع تلك الطبقات(٣).

(٣) المواد المعدنية : وتشمل هيكل السيارة المعدني والعلامات والزوائد المعدنية المثبتة على هياكل السيارة والمحيطة بزجاج النوافـذ والأبـواب والـزجـاج الأمامي والخلفي للسيارة، والأجزاء المعدنية المحيطة بزجاج المصـابيـح والأجـزاء المعدنية لمحرك السيارة والشاسيه ورنجات الاطارات والبراغي المثبتة بها وكل ما هو مصنوع من مادة معدنية بالسيارة.

ويمكن باستخدام التحليل الكيميائي الدقيق تحديد مصدر أي أثر معدني منتقل مهما صغرت كمية هذا الأثر.

---

(١) راجع في ذلك، رأفت علي مصطفى، المرجع السابق، ص ٣ ـ ٨.

(٢) المرجع السابق ص ٩ ـ ١٢.

(٣) نفس المرجع، ص ١١.

ولذلك يجب على محقق السير جمع أية قطع معدنية يراها موجودة بمكان الحادث حتى ولو تبادر الى ذهنه انها قد لا تكون لها علاقة بالحادث.

(٤) المطاط (الأجزاء المطاطية بالسيارة) :

وتبدو أهمية آثار الاطارات على الأرض في مكان الحادث أنهـا تعـد دليـلا يمكن التعرف من خلاله على نوع المركبة.

فعن طريق قياس المسافة البينية بين الاطارين الأيمن والأيسر على الأرض وقياس عرض أثر الأطار، ومعرفة عدد القباقيب «المسـاحـة العليـا من نقـوش الإطار» وعرض كل قبقاب على حدة، وطريقة نقشه ان كانت طولية أو عرضية يمكن التعرف على السيارة مرتكبة الحادث.

وعن طريق التحليل الكيميائي للأثر المطاطي المرفـوع بطـريق الكشط أو الشريط اللاصق من مكان الحادث، ومقارنته بعينة قياسية من المركبة المشتبـه فيها يمكن الجزم بما اذا كان من نفس النوع أو مختلفين(١).

(٥) السوائل وتشتمل على البترول والزيوت وسائل البطارية، فوجـود هذه السوائل في مكان الحادث ورفعها وتحليلها كيميائيـاً يفيـد في التعـرف على مصدرها.

لـذا يجب على محقق السير أن يكـون على علم تـام بكـل هـــذه الآثـــار والمحافظة عليها، ورفعها بمعرفته أو بمعـرفـة المتخصصين، لمـا لها من فـائدة عظيمة في الكشف عن غمـوض حـادث سير من حيث كيفيـة وقـوعـه أو ضبط مرتكبيه أو الأمرين معاً.

وفي هذا الصدد يجب أن نفـرق بين الأثـر وبين الـدليـل، فما يكتشف في محل الحادث أو في الأماكن ذات الصلة بالحـادث تعتبر مجرد آثـار Traces ،

(١) المرجع السابق، ص ١٢.

وقد يطلق عليها مفاتيح الغموض، Clues فإذا نجح الخبير في الاستفادة من هذه الآثار واستقراء مدلولها واستنباط مكوناتها، فإنها تصبح قرينة على أمر أو دليلا على شيء.

وهكذا يمكن القول بأن مرحلة الأثر المادي هي المرحلة التي تسبق مرحلة الدليل(١).

٣ ـ حفظ ونقل الآثار المادية :

إن الآثار التي يتم اكتشافها في محل الحادث تعتبر هامة في كشف الحقيقة، ولذلك يجب على المحقق والباحث الجنائي أن يتبع عدة إجراءات للمحافظة على هذه الآثار اثناء رفعها وتحريزها، ومن أهم هذه الإجراءات ما يلي(٢) :

أ ـ إثبات معاينة مكان الحادث بالوصف الكتابي مع رسم كروكي، ويفضل التصوير الفوتوغرافي في الآثار المعثور عليها.

ب ـ وصف الأثر بدقة من حيث النوع والمظهر والمساحة والحجم وغيرها من المواصفات، ثم رفعه بعناية والحرص على عدم تغيير شكله أو جوهره وحالته التي كان عليها، مع ترميزه بعلامة مميزة.

جـ ـ تحريزه بطريقة تضمن عدم تشويهه، وكتابة البيانات الخاصة به، ثم ربطه وختمه بطريقة تكفل عدم التلاعب بمحتوياته اثناء نقله للجهات المختصة.

د ـ مراعاة الدقة في اتخاذ اجراءات التسليم والاستلام باستخدام ايصالات توضح بها بيانات القضية والأحراز.

---

(١) راجع لواء د. حسين محمود ابراهيم: الوسائل العلمية الحديثة في الاثبات الجنائي، القاهرة ١٩٨١، ، ٩٧.

(٢) د. محمود محمد عبدالله، المرجع السابق، ص ٤٦، ٤٧.

هـ ـ يراعي عدم التخلص من أية آثار مادية أو ادلة دون اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة.

خامساً : فحص المركبات المتورطة في الحادث :

إن قيام المحقق بفحص السيارة المتورطة في الحادث فحصاً دقيقاً يفيد في التعرف على حقيقة وقوع الحادث، ولـذلك يجب عليـه فحص هـذه السيـارة أو السيارات بنفسه، وأن يشتمل الفحص والتسجيل بمحضر التحقيق ما يلي :

١ ـ مكان الاصطدام والاضرار التي وقعت للسيـارة أو السيـارات، وهـو يوضح شدة الضربة وكذلك السرعة التقريبية للسيارة.

٢ ـ اتجـاه الاحتكـاك بين السيـارات المتـورطـة، وهـو يـدل على أي من السيارتين كانت متحركة، وأيهما أسرع.

٣ ـ التلف الـذي يحدث في جسم السيـارة، واتجـاهـه يــدل على أي من اسيارتين قد صدمت الثـانيـة، وهـذا التلف يـأخـذ شكـل مثلث رأسـه نقطـة الاصطدام وقاعدته هي الجهة التي اندفعت اليها قوة الاصطدام.

٤ ـ الصبغ العالق بالسيارة وخلفتـه السيـارة التي صــدمت وهـربت في حوادث الصدم والهروب، يفيد في التعرف على السيارة الهاربة بسهولة.

ايضا فـان وجـود قطـع صغيرة من مـلابس المجني عليـه بين الشقـوق والحافات أو النتوءات البارزة في السيارة، في حوادث الصدم والهروب، تعتبر أمراً هاماً يجب على المحقق أن يبحث عنه بعناية ويقارنه بملابس الشخص المدهوس أو المصاب.

٥ ـ التفتيش داخل السيارة، فقد توجد أشيـاء ومتعلقـات تفيـد التحقيق، كزجاجـة خمر مستعملـة كـان الســائق يشرب منهـا قبـل وقـوع الحـادث أو ممنوعات جعلت السائق يقود السيارة بسرعة وارتباك أديا لوقوع الحادث.

٦ ـ ندب أحد الخبراء لفحص السيارة فحصا فنيـاً اذا دعت الحـاجـة الى معرفة كيفية وقوع الحـادث، وخـاصــة عنـدمـا يلقى المتـورطـون في الحـادث المسئولية على بعضهم البعض.

والخبير الفني يقوم بفحص اجزاء السيارة التي تسبب الخلل أو النقص في واحد منها أو أكثر في وقوع الحادث وأهمها ما يلي :

- فحص الموتور وإثبات ما إذا كان صالحا أو به من عيوب أو أنه تعطل نتيجة الحادث.

- جهاز التوجيه : هل هو صالح أم به نعومة أدت الى عدم السيطرة على السيارة قبل وقوع الحادث.

- مجموعة الفرامل بما فيها فرامل اليد، وخاصة أنابيب توصيل زيت الفرامل وكمية زيت الفرامل، هل كانت كافية ام ناقصة أم غير موجودة قبل الحادث.

- وجود المرآة الأمامية والجانبية والخلفية.

- مصابيح الاضاءة والاشارات.

- الزجاج الامامي وهل كانت به عيوب قديمة قبل وقوع الحادث أثرت على درجة الرؤية.

- مساحات الزجاج.

- آلة التنبيه.

- هيكل السيارة من الأمام والخلف والأجناب.

- الاطارات هل هي جديدة وصالحة أم قديمة ومستهلكة وهل كانت سببا في وقوع الحادث بسبب انفجارها أو انزلاقها.

سادساً : اخلاء مكان الحادث :

بعد إجراء المعاينة وسؤال قائدي السيارات المشتركة في الحادث، والشهود وندب الخبراء لرفع الآثار، فان المحقق يتولى إخلاء مكان الحادث من السيارات والمصابين والمدهوسين والآثار التي نتجت عن الحادث، وذلك لاعادة حركة

السير الى وضعها الطبيعي الذي كانت عليه قبل الحادث، وأحيانا يقوم المحقق بارسال بعض السيارات المتورطة في الحادث الى الخبراء الفنيين المختصين لفحصها وتزويده بتقرير عن صلاحية السيارة لتحديد مدى مسئوليتها عن الحادث من الناحية الفنية وهو ما سبق أن رأيناه.

وفي أحيان كثيرة يلجأ المحقق الى تحديد موقع السيارات وأرقامها، أو الجثة أو المصاب بالطباشير على سطح الطريق وذلك قبل نقله من مكانه، وهذا الإجراء يفيد في سرعة إعادة حركة السير الى وضعها الطبيعي، وعدم عرقلة المرور، من ناحية أخرى يستطيع المحقق، اذا كانت مصلحة التحقيق تقتضي ذلك، ان يعيد تمثيل الكيفية التي وقع بها الحادث، واعادة السيارات والأشخاص المتورطين في الحادث الى الوضع الذي كانوا عليه بعد وقوع الحادث.

سابعاً : رسم مخطط للحادث :

من الأعمال الهامة التي يجب أن يتقنها المحقق الجنائي هو رسم مخطط لحوادث المرور، وهو ما يسمى بالرسم الكروكي.

وتبدو أهمية الرسم الكروكي انه يعطي صورة بيانية للكيفية التي وقعت بها الحادث، وآثارها ونتائجها، وهي أمور كلها ضرورية وتحتاج اليها المحكمة التي قد يرفع اليها موضوع القضية لكي تتعرف على العوامل التي أدت لوقوع الحادث، مستعينة في ذلك ايضا بشهادة الشهود وتقارير الكشف الطبي ومحضر التحقيق المحرر بمعرفة الشرطة.

وحتى يكون الرسم البياني صالحا لأداء الغرض أو الهدف المشار اليه، يجب أن تتوافر فيه مجموعة من الشروط، وأن يتم اجراؤه في حوادث معينة وبالنسبة لمواقع معينة، ونعالج كل هذه الامور فيما يلي :

١ ـ شروط الرسم التخطيطي :

يجب أن تتوافر في الرسم التخطيطي الدقيق الشروط التالية :

أ ـ الوضوح والدقة :

يجب أن يكون رسم مخطط الحادث واضحا ومكتوباً بخط جيد يسهل قراءته، وان تكون خطوطه منتظمة، باستعمال الأدوات الهندسية كالمسطرة والفرجار، وأن يكون دقيقا أي ناقلاً للواقع بكل دقة وتبسيط.

ب ـ توحيد المقاييس :

فجميع المقاييس التي يتضمنها الرسم يجب ان تكون موحدة أي يتم قياسها بأداة قياس واحدة كالمتر أو الياردة، فلا يجوز مثلا أن يحسب موقع وجود السيارة من كتف الطريق بالمتر ويحسب طول الفرامل بالياردة، فهذا لن يعطي صورة واحدة، وواضحة لمن سيطالعون هذه الرسومات.

جـ ـ إستخدام أدوات القياس :

كما يفضل ألا يلجأ المحقق الى تقدير المسافات والأطوال بالتقريب كالقول بأن طول الفرامل يبلغ حوالي خمس أو ست خطوات أو امتار أو ياردات، بل يجب أن يحمل معه أداة قياس أطوال، كالمقياس المتري المصنوع من البلاستيك المرن.

٢ ـ الحالات التي يجب اجراء القياس فيها :

يفضل اجراء القياسات اللازمة للمسافات والأطوال في حوادث المرور جميعاً وبصفة خاصة فيما يلي من الحوادث(١) :

أ ـ التي يكون فيها آثار للفرامل.

ب ـ والتي تخرج فيها المركبة عن خط السير في الطريق وخاصة في المنحنيات.

---

(١) راجع العميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١١٢.

ج ـ والتي تنتج عنها وفيات، وإصابات وهي حوادث غالبا ما يترتب عليها المطالبة بالحقوق المدنية.

د ـ والتي تكون فيها عوائق الرؤية كالمباني والأشجار سببا هاماً في وقوع الحادث، فهذه القياسات تفيد العاملين بهندسة المرور وهندسة الطرق لاتخاذ اللازم نحو ازالة أو معالجة هذه العوائق، خاصة عندما تكون سببا في وقوع العديد من الحوادث المشابهة.

٣ ـ الاشياء التي يلزم قياسها لأهميتها في التحقيق :

هناك آثار مواقع يكون لتحديد مكانها دور هام في كشف غموض بعض التحقيقات، وهذه الآثار والمواقع يجب قياسها بسرعة، لأن بعضها يختفي بمرور الوقت، وبعضها قد ينقل من مكانه، وأهمها(١):

أ ـ آثار الاطارات.

ب ـ آثار الفرامل.

ج ـ الوقود والمياه والسوائل المنسكبة من السيارة.

د ـ التراب والطين المتساقط من السيارة.

هـ ـ بقع الدم والشعر والأنسجة البشرية أو الحيوانية.

و ـ آثار الزجاج والبلاستيك.

ز ـ موقع المصاب أو المتوفي.

ح ـ مكان السيارة التي بها تلفيات أو المحطمة في نهر الطريق.

---

(٢) الاستاذ/ عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ٩٧.

وقد سبق لنا الحديث عن أهمية كشف ورفع والمحافظة على معظم هذه الآثار المادية، نظراً لأهميتها في تحديد سير التحقيق، لأن هذه الأشياء قد تزول أو تختفي بعد الحادث مباشرة، وقد تنقل من مكانها.

ويتم قياس بعد هذه الأشياء من مكان محدد مثل كتف الطريق، أو مقدمة السيارة أو مؤخرتها أو اشارة مرور ضوئية أو أية علامة اخرى يكون ذكرها مفيدا في التحقيق.

ط - وهناك ايضا بعض المواقع والمواضع الهامة التي تحتاج الى قياس في موقع الحادث، مثل موقع المركبات الاخيرة من حيث أتت الى حيث استقرت في مكانها النهائي - مكان المركبة قبل وقوع الحادث - أي أثر أو موقع يوضح مكان التصادم أو طلوع المركبات الى خارج الطريق، أو مكان القتلى والمصابين وبعدهم عن الرصيف أو المركبات المتورطة في الحادث.

٤ - طريقة رسم المخطط :

هناك مجموعة من الخطوات والإجراءات التي يتخذها المحقق لرسم المخطط وأهمها ما يلي(١) :

جنوب

أ - تحديد الإتجاهات الأربعة شرق ——|—— غرب ، على

شمال

ورقة المخطط في الجزء الأعلى، ثم يقوم بتحديد كافة الخطوط والاتجاهات على الرسم وفقا لهذا التحديد.

ب - يقوم بعمل تصور ذهني للمنطقة التي سيقوم برسمها على المخطط، وهي المحيطة بمكان الحادث، ويجب ألا تكون منطقة واسعة، بل منطقة صغيرة تشمل موقع الحادثة منذ بدايتها وحتى نهايتها، حتى تعطي للمحكمة صورة

---

(١) راجع في تفصيل ذلك : عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، من ص ٩٧ - ٩٩.

واضحة عن الحادث وكيفية وقوعه وفقا لظروف المنطقة، وهذا يفيد المحكمة في عملية الاستدلال والتحقيق.

ويجب أن يرسم موقع الاصطدام أو الحادثة في منتصف المنطقة بقدر الامكان ومن عند هذه النقطة يبدأ رسم الآثار والمواقع الأخرى الموجودة في مكان الحادث والتي تفيد في التحقيق.

ج - يجب أن يتخذ محقق السير شاخص أو علامة مميزة في مكان الحادث، كاشارة ضوئية أو عامود كهرباء لينسب اليه أبعاد الآثار المختلفة التي وجدت في مكان الحادث، كأن يبين مثلا أن السيارة التي صدمت المجني عليه كانت تبعد ١٠ متر عن عامود الإنارة المثبت بالمنطقة وبحيث يظهر هذا العامود أو العلامة واضحاً في الرسم التخطيطي.

ويجب ألا تكون هذه الشواخص أو العلامات المميزة معرضة للزوال أو النقل من مكانها.

د - يتم قياس عرض الطريق وتحديد اكتافه، وبعد الجزر الوسطية أو الرصيف المقابل، وأنواع التقاطعات الموجودة، وما إذا كان لهذه التقاطعات علاقة بالحادث، كما يجب قياس شدة انحدار أو ارتفاع الطريق في حالة وجود منحدر أو مرتفع.

هـ - أن يتم الرسم وفقا لمقياس رسم معين مثل ١/ ١٠٠ أو ١/ ٥٠ بمعنى ان كل سم طول على ورقة الرسم الكروكي يمثل ١٠٠ سم أو ١ متر على الطبيعة، فاذا كان طول المسافة الفعلية بين السيارة مرتكبة الحادث وبين بداية احد التقاطعات ١٠ متر مثلا، فان طول هذه المسافة على المخطط يكون ١٠ سم في حالة مقياس الرسم ١/ ١٠٠، ٢٠ سم في حالة المقياس ١/ ٥٠ (كل سم على الرسم يقابل ٥٠ سم في الطبيعة).

ويجب ان يكتب مقياس الرسم المستخدم في أسفل المخطط وهو المعمول به في اعداد الخرائط.

ز - يراعي رسم المواقع المحيطة بمكان الحادث، كالمحلات أو المدارس أو المستشفيات أو المساجد وذلك باستخدام رموز معينة، وهذا من أجل التحديد الدقيق للمنطقة وحتى يمكن الاستدلال عليها.

ح - بعد ذلك يتم رسم السيارات المشتركة في الحادث بنفس الحالة التي كانت عليها بعد وقوع الحادث، كأن تكون مقلوبة على احد جانبيها أو على السقف، أو خارجة عن الطريق العام، وذلك بحجم يتناسب مع حجمها الفعلي (شاحنة أو سيارة خاصة)، ومع المواقع المحيطة بالمكان (فلا يجوز مثلا رسم السيارة بحجم يزيد عن حجم مستشفى تطل على مكان الحادث)، كما يجب تحديد بعد هذه السيارات عن نقطة البداية التي حددها المحقق والتي أشرنا اليها سابقاً في البند رقم (ج).

ط - يجب كتابة الرقم الحقيقي للمركبة على موقعها في المخطط لبيان دورها في الحادث.

ي - يجب تسجيل كافة القياسات بين مواقع المركبات وبين حافة خط البداية أو نقطة البداية(١).

ك - كذلك يجب رسم وتسجيل كافة الآثار الناتجة عن الحادث كبقع الدم وآثار الفرامل وقطع الزجاج والبلاستيك المتطايرة.

ل - تسجيل أسماء الشوارع والمواقع والآثار على المخطط.

م - يمكن استخدام الألوان في اعداد وكتابة المخطط.

ن - يجب الاشارة بملاحظات جانبية عن طبيعة سطح الطريق ونوعه، وحالة الإنارة خاصة اذا كانت الواقعة قد حدثت ليلا.

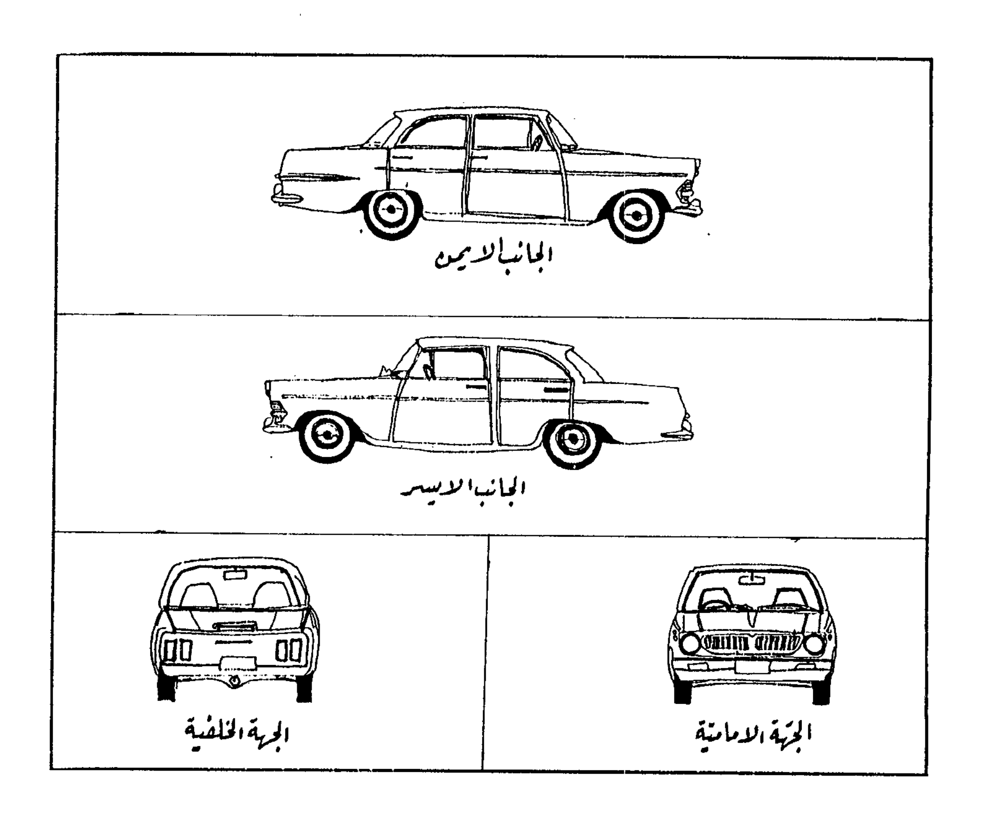
وقد جرى العمل على وضع رموز واشكال صغيرة تعبر عن اشكال

---

(١) المحامي / عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ١٠٦.

واحجام وانواع وأوضاع المركبات المختلفة قبل وبعد الحادث، وكذلك للمواقع المحيطة أو القريبة من الحادث، وأيضا الآثار المعثور عليها في مكان الحادث.

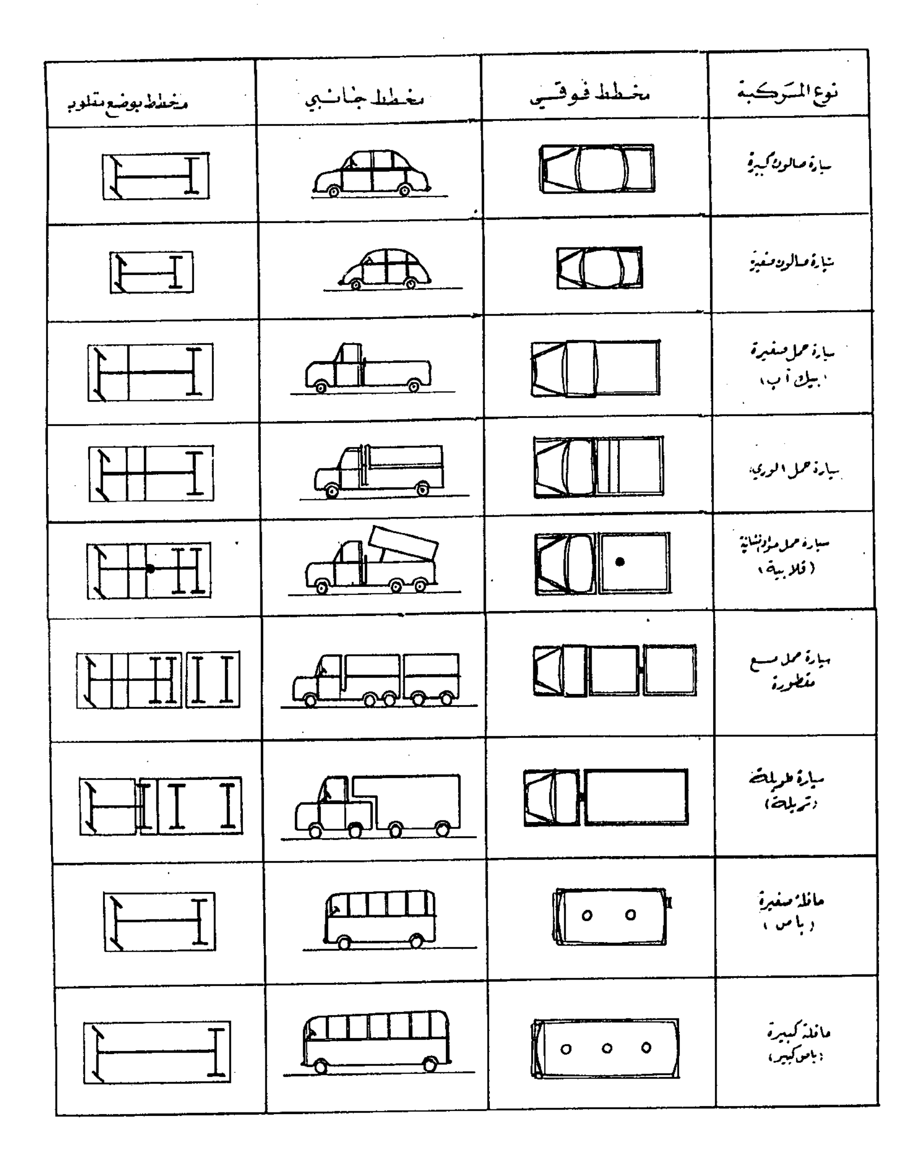
ومن بين الرموز والأشكال التي يستخدمها البعض نبين ما يلي (١):



شكل رقم (١٧٢)
كروكي للسيارات من الجوانب والجهات المختلفة

---

(١) هذه الأشكال منشورة في مؤلف الاستاذ: عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، صفحات: ١٠٠ ـ ١٠٣ — ١٠٦ ـ ١٠٨ ـ ١٢٩.



شكل رقم (١٧٣) رموز للمركبات بأوضاعها المختلفة

نوع المركبة	مخطط فوقي	مخطط جانبي	مخطط بوضع مقلوب
عربة			
مركبة ثنائية (على اختلاف أنواعها)			
مركبة زراعية (تراكتر)			
قطار			
حافلة عمومية			
دراجة آلية			
دراجة عادية			
عربة			

تابع شكل رقم (١٧٣) رموز للمركبات بأوضاعها المختلفة

١	آثار الوقف		٨	اثار الوقود المنسكب	
٢	اثار ظل الوقف		٩	اثار المياه المنسكبة	
٣	اثار الاطارات		١٠	الاتربة والطين المتساقط	
٤	حافة الرصيف		١١	بقع الدم	
٥	حافة طريق معبد		١٢	اثار الزجاج المتكسر	
٦	حافة طريق غير معبد		١٣	موقع المصاب	
٧	اتجاه حركة السيارة		١٤	موقع السيارة	

شكل رقم (١٧٤) رموز للآثار الناتجة عن حوادث السير

١	موقع جامع		١١	خط شجيرات	
٢	موقع كنيسة		١٢	حقل زراعي او حديقة	
٣	بناية		١٣	سدة ترابية	
٤	تل		١٤	قنطرة	
٥	عمود كهرباء		١٥	موقع علامة مرور	
٦	عمود ضغط عالي		١٦	موقع جهاز منظمة المرور	
٧	عمود تلفون		١٧	صندوق بريد	
٨	خط سكة		١٨	حفرة	
٩	شجرة كبيرة		١٩	عائق اصطناعي	
١٠	شجرة صغيرة		٢٠	موقف باص	

شكل رقم (١٧٥) رموز للمواقع والشواخص والعوائق الموجودة على الطريق

٥ ـ طريقة اجراء القياسات :

يجب ان يتعلم محقق السير كيفية قياس أبعاد الآثار والمواقع في الطبيعة عند نقطة البداية السابق الاشارة اليها.

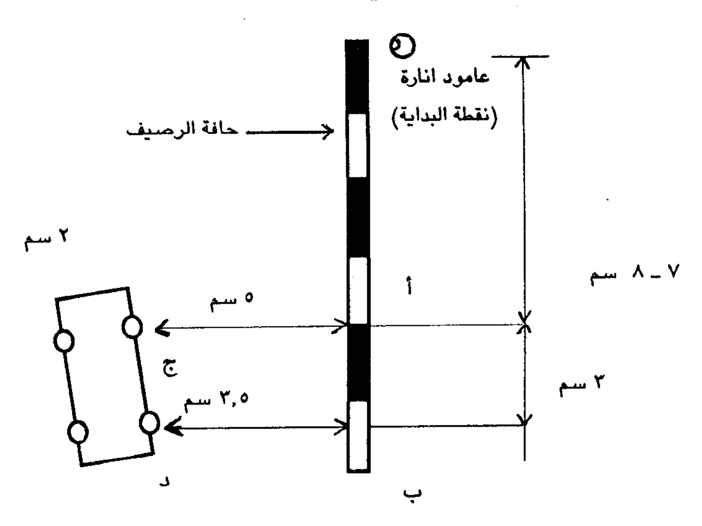
وعادة ما تتخذ حافة الطريق كنقطة بداية، لأن القياس من الحافة يكون أضبط من القياس من منتثف الطريق أو أي مكان داخل الطريق.

ووجود الأرصفة على الطريق يساعد على دقة القياس، لأن هذه الأرصفة يكون لها جانبا محدداً، وفي حالة عدم وجودها فيبدأ القياس من موقع الأشياء الثابتة على الطريق كما سبق ذكره، مثل الأشجار أو العلامات الضوئية أو أعمدة الإنارة بشرط ألا تكون هذه الأشياء قابلة للتحريك أو الزوال، كعلامة مرور ضوئية مؤقتة.

وهناك طريقتان لرسم وقياس مواقع السيارات على المخطط وهي :

أ ـ طريقة رسم الخطوط المتوازية :

في هذه الطريقة يرسم على المخطط خط مطابق لرصيف الطريق، وهو أقرب رصيف للمركبة ويمثله الشكل التالي :



شكل رقم (١٧٦) طريقة رسم الخطوط المتوازية

وخط الرصيف هو الخط المستقيم الذي ستقع عليه الخطوط القائمة المتوازية التي ستحدد مواقع المركبات وتحدد اتجاهاتها ويسمى خط البداية.

وبعد ذلك تقاس المسافة بين مركز العجلة الأمامية (ج) وبين خط البداية عند النقطة (أ) التي تقع عند حافة الرصيف، ونفترض انها (٥) متر في الطبيعة وتعادل (٥) سم على الرسم (الخط أ ج).

بالمثل تقاس المسافة من مركز العجلة الخلفية (د) حتى حافة الرصيف عند النقطة (ب)، ونفترض انها (٣,٥) متر، وهي تعادل (٣,٥) سم على الرسم (الخط العمودي ب د).

ويظهر من الشكل السابق أن المسافة (أ ب) توضح البعد بين مركز العجلة الأمامية ومركز العجلة الخلفية وهي تعادل (٢) سم.

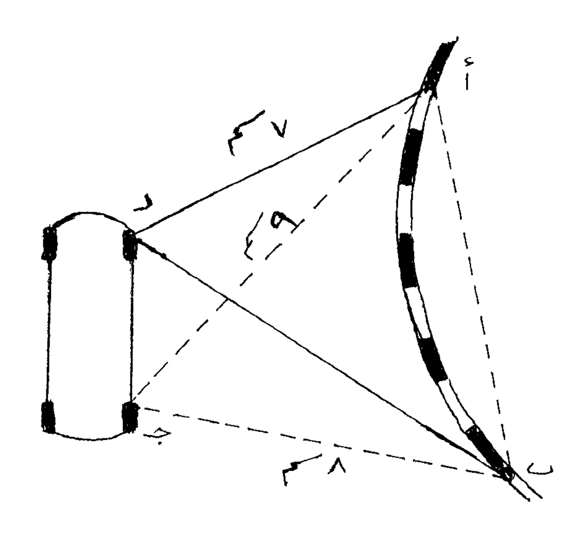
وحتى يمكن إستخدام هذه الطريقة يجب ألا تزيد المسافة بين نقطة الصفر وبين أول المركبة عن (٨) متر وهو ما يوضحه الشكل السابق، وأن يكون الرصيف مستقيما، ولا توجد منحنيات حادة الزاوية، وإلا استخدمت الطريقة الثانية المعروفة بطريقة المثلثات وهي الموضحة في البند التالي مباشرة.

ب ـ طريقة المثلثات :

وتستخدم هذه الطريقة بالنسبة للطرق غير المرصوفة أو ليس لها أرصفة، أو في مناطق المنحنيات أو التعرجات، وهي جميعها يصعب فيها استخدام طريقة الخطوط المتوازية.

وفي هذه الطريقة نتبع الآتي :

ـ نحدد نقطتين ثابتين على الطريق كأساس أو قاعدة للقياس مثل النقطتان أ، ب في الشكل السابق.



شكل رقم (١٧٧) طريقة المثلثات

- نقيس المسافة بين النقطة أ والنقطة ج (مركـز العجلـة الأمـامي)، وبين النقطة ب وبين النقطة ج فنحصـل على المثلث (أ ب ج) ذات الخطـوط الثـلاثـة المقطعة، وفيه تكون المسافة ب ج ٨ متر والمسافة أ ج = ٩ متر وهما المسافتـان اللتان توضحان بعد النقطة الثابتة أ والنقطة الثابتة ب عن مركز العجلة الأمامي (ج).

- بنفس الطريقة نحدد بعد النقطتان الثـابتتـان أ، ب عن مـركـز العجلـة الخلفي د وهما تظهران في المثلث أ ب د ذات اخلطوط الثلاثة المتصلـة، ويمثلهـا الخط أ د ويساوي (٧) متر والخط ب د ويساوي (١٠) متر.

- بهذا يتكون لنـا مثلثـان، الأول (أ ب ج)، ورأس هـذا المثلث النقطـة ج وهي مركز العجلة الأماميـة، والمثلث (أ ب د) ، ورأس هـذا المثلث النقط د وهي مركز العجلة الخلفية، وبذلك نكون قد حددنا موقع المركبة وأبعادها المختلفة عن الرصيف المنحنى، وكذلك درجة انحراف المركبة بعد الحادث(١).

(١) العميد مصطفى المبيلي، المرجع السابق، ص ١١٦.

ثامناً : مرحلة استكمال التحقيق :

وهي عبـارة عن إتخاذ الخطـوات الإيجابيـة، من حيث استكمال التحقيق والتوصل الى معرفة كيفية وقوع الحادث وفي هذه المرحلة يجري الآتي :

١ ـ سؤال المصابين الذين لم تؤخذ افادتهم اثناء الحادث، واثبات درجـة اصابتهم من واقع التقرير الطبي المحرر بمعرفة الجهة التي تولت العلاج.

٢ ـ طبع ما تم تصويره من صور فوتوغـرافيـة، وتحليـل العينـات التي أخذت بمحل الحـادث وتحـديـد سرعـة السيـارات من واقـع قيـاس الفـرامـل، وتمحيص وتلخيص الحقائق والآراء(١).

٣ ـ تكملة تقرير الحادث.

تاسعاً : مرحلة تحضير ملف القضية للمحكمة :

بعد إستكمال جميع الإجراءات السابقة تتطلب هذه المـرحلـة تحضـير كـل الأوراق المتعلقـة بـالحـادث من أقـوال المتـورطين في الحـادث وأقـوال الشهـود والتخطيط المبدئي (الكروكي)، والتخطيط النهائي بالاضافة الى التقاريـر الطبيـة ان وجدت لوضع صورة حقيقية عن الحادث أمام المحكمة.

(١) راجع العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٩٧.

الفصل الخامس

منع تفاقم الحادث

أولاً : المشكلة وأسبابها :

لا تثور مشكلة إذا كان الحادث المروري بسيطا كصدمة خفيفة بين سيارتين أو سيارة وأحد عوائق الطريق كالرصيف أو الشجرة أو علامة مرور، واعترف السائق المخطىء وحضرت الشرطة بسرعة لمعاينة الحادث.

لكن يتصور حدوث مشاكل كثيرة خاصة في الحوادث المرورية الكبيرة أو بسبب طرف الليل أو حدوث خلاف بين سائقي السيارات المتورطة في الحادث حول تحديد المسئولية، مما يخشى معه تطور الأمور واحتمال تفاقم الحادث المروري الذي قد يكون ايضا بسيطا، ولكن بسبب عوامل اخرى يصبح حادثا معقداً وتزداد حدته نتيجة هذه العوامل والتي أهمها :

١ - وقوع الحادث ليلا، حتى ولو كان بسيطا مع حدوث تلف في أضوية السيارة المعطلة في الطريق نتيجة الحادث، فتأتي سيارة مسرعة من الخلف ولا تستطيع رؤية هذه السيارة المعطلة، لأي سبب من الأسباب كوجود منحنى أو اضاءة مبهرة في الجهة المقابلة، وتصدم بالسيارة أو السيارات المعطلة فيقع حادث أو حوادث مرورية أخرى قد تكون أشد وطأة وجسامة من الحادث المروري الأول.

٢ - وقوع تصادم آخر بين السيارات القادمة والسيارات المتورطة في الحادث، إذا لم يتم ارشاد هذه السيارات الأخرى من مسافة كافية عن وقوع

الحادث، وتزداد خطورة هذا الوضع، إذا وقع الحادث في الأنفاق أو فوق المرتفعات أو الانحدارات أو في المنحنيات.

٣ ـ وقوع حريق لسيارة أو أكثر من السيارات المتورطة في الحادث قد يتسبب عنه حدوث وفيات أو خسائر مادية وبشرية أخرى، كما لو احترقت السيارة وهي واقفة في حالة ازدحام، وامتد الحريق الى السيارات التي حولها والتي لا تستطيع مغادرة مكان الحريق بسبب محاصرتها بالسيارات في الاتجاهات المختلفة.

٤ ـ حدوث شجار وتهاوش وتعدي بين قائدي السيارات والركاب المتورطين في الحادث، خاصة اذا نتج عنه وفيات بسبب الدهس أو الإصابة، عند الخلاف بينهم حول تحديد المسئول عن وقوع الحادث.

٥ ـ وقوع سرقات للأمتعة والأشياء التي كانت موجودة بالسيارات أو السائقين أو الركاب المتورطين في الحادث خاصة اذا وقع الحادث ليلا.

٦ ـ حدوث إنزلاقات للسيارات الاخرى نتيجة مرورها في منطقة وقوع الحادث اذا كانت هذه المنطقة قد انسكبت عليها السوائل، وخاصة الزيوت التي انسكبت من السيارات التي تورطت في الحادث.

٧ ـ وجود السيارات المعطلة بسبب الحادث في مكان ما بالطريق، مثل منطقة التقاطعات، قد يعيق الرؤية أمام بعض السيارات الاخرى فتحول بينها وبين الرؤية الكافية والواضحة لمستعملي الطريق من السيارات أو المشاة، فتصطدم بها وتقع حوادث تصادم أو حوادث دهس أخرى في هذه المنطقة.

٨ ـ عند تأخر وصول الشرطة أو الاسعاف الى مكان الحادث، قد يتوفى بعض المصابين الذين تستلزم خطورة اصابتهم ضرورة نقلهم فورا إلى أقرب مكان للعلاج، وكذلك قد يترتب على ذلك ضياع بعض الأدلة المادية السريعة الزوال مما يصعب من مهمة الشرطة في كشف غموض الحادث، خاصة بالنسبة لحوادث الصدم أوالدهس ثم الهرب.

ثانياً : إجراءات منع تفاقم الحادث :

ولتجنب كل هذه النتائج السيئة وغيرها، ومن أجل المحافظة على الأرواح والأموال في مكان الحادث، فإن الشرطة عليها أن تتخذ الخطوات التالية لمنع تفاقم الحادث المروري بعد وقوعه(١).

١ ـ سرعة الانتقال بأمان إلى مكان الحادث :

إن أهم ما يجب أن تقوم به الشرطة بعد تلقيها البلاغ عن حادث السير وبعد اخطار الجهات المعاونة مثل الاسعاف والخبراء والدفاع المدني، هو سرعة الانتقال الى مكان الحادث مستخدمة في ذلك أقصر وأنسب وأيسر وأأمن الطرق الى مكان الحادث ومع السير بسرعة مناسبة.

وتبدو أهمية سرعة الانتقال الى مكان الحادث في الأمور التالية :

ـ امكان انقاذ حياة المصابين بتقديم المساعدات الأولية لهم أو نقلهم أقرب مكان متخصص في علاج من هم في مثل حالتهم.

ـ منع وقوع حادث آخر كالحريق أو التصادم أو الدهس أو السرقة أو التعدي كما سبق القول.

ـ المحافظة على الأدلة المادية بمسرح الحادث خاصة سريعة الزوال.

٢ ـ الوقوف في مكان مناسب والسيطرة على موقع الحادث :

بمجرد وصول المحقق ومعاونيه الى مكان الحادث، عليه اختيار المكان المناسب لوقوفه ووقوف سيارات الشرطة، فيجب ألا يؤدي وجود الشرطة الى زيادة إعاقة حركة السير، كما لو وقف المحقق أو سيارة الشرطة في وسط الطريق معرقلاً بذلك حركة السير، ومعرضاً نفسه وسيارة الشرطة للخطر.

---

(١) قارن: العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ٩٨.

فالمكان الذي يجب أن يختاره المحقق لوقوفه ووقوف سيارات الشرطة والسيارات المعاونة يجب أن يكون بعيداً عن أوجه الخطر، وأن يكون على أحد جوانب الطريق، ويفضل الجانب الأيمن اذا سمحت الظروف بذلك، ويمكن استخدام الأنوار الكاشفة والبطاريات ليلاً.

ويستطيع المحقق أو معاونيه السيطرة على مكان الحادث عن طريق اتخاذ مجموعة من الإجراءات أهمها :

أ ـ ابعاد الجمهور عن منطقة الحادث.

ب ـ تنظيم حركة المرور، أي عدم تداخل السيارات في بعضها في منطقة الحادث وتيسير مرورها في سرعة وسهولة دون وقوع حوادث أخرى.

ج ـ رفع السيارات التالفة والمحطمة من مكان الحادث بأسرع ما يمكن بعد معاينتها وفحص ما تخلف عن الحادث من آثار مادية، كذلك رفع الاشياء المادية كالاطارات وقطع السيارات والزجاج والبلاستيك وغيرها من العوائق من طريق السيارات.

د ـ اضاءة منطقة الحادث اضاءة كافية ليلا، لارشاد السيارات الاخرى المارة بمنطقة الحادث.

هـ ـ إنذار السيارات الاخرى بعلامات الانذار، أو عن طريق الاذاعة عن وجود حادث مروري في منطقة ما، وارشادها الى سلوك طريق آخر بخلاف الطريق المؤدي الى مكان الحادث، إذا كان ذلك ممكنا وميسراً.

و ـ السيطرة على الحريق الذي يشب في بعض السيارات، وتجنب نشوب حريق في السيارات الاخرى التي تورطت في الحادث، وبطبيعة الحال يمكن الاستعانة بالاطفاء والدفاع المدني للقيام بهذه المهمة.

ومن الإجراءات التي يستطيع أن يتخدها المحقق لتجنب نشوب حريق في بعض السيارات تبطيل السيارة ونزع كابلات البطاريات، خاصة في حالة

انسكاب البترول أو المواد المشتعلة على سطح الطريق، وأيضا منع التدخين أو إشعال أية مواد في مكان الحادث كأعواد الثقاب أو اشعال بعض الأوراق ليلا لاستخدامها في الاضاءة والاسترشاد في موقع الحادث.

٣ ـ العناية بالمصابين وسرعة علاجهم والمحافظة على ممتلكاتهم :

من الواجبات الهامة التي يؤديها محقق السير ومعاونيه بمجرد وصولهم لمكان الحادث التعرف على الاصابات البشرية التي نجمت عنه، ومحاولة اسعافها بسرعة في مكان الحادث، ونقلها بواسطة سيارات الاسعاف الى أقرب مكان للعلاج، خاصة في حالات النزيف والكسور المركبة والبسيطة والصدمات العصبية الشديدة، وهذا من شأنه إخلاء مكان الحادث واعادة حالة المرور بسرعة الى وضعها الطبيعي مما يعمل على منع تفاقم وتطور الحادث.

كذلك يجب على المحقق المحافظة على الممتلكات والأغراض التي تكون قد تبعثرت نتيجة الحادث، حتى لا تتعرض للسرقة والضياع.

الفصل السادس

تدوين الحقائق بمحضر التحقيق

تختلف حوادث السيارات في جسامتها وفي المتضررين منهـا، فـالحـوادث البسيطة التي لا ينتج عنها وفيات أو اصابات بـالاشخـاص، وانما ينتـج عنهـا تلفيات في المركبات فقط، لا تستوجب إجـراء تحقيق كـامـل بمختلف مـراحلـه، ويكتفي بعمل تقرير في مكان الحادث وملء الاستمارة المخصصـة لـذلك، والتي تكون من ضمن الأشياء التي يحملها المحقق، وذلك لاثبات مـا بـالسيـارات من أضرار وتحديد المتسبب في الحادث.

وبالرغم من ذلك فإن هناك حالـة واحـدة يكـون فيهـا التحقيق كـامـلاً واجباريا رغم أن الحادث لم يترتب عليه أية اصابات، وهي حالة التدهور.

أيضا فإن الحوادث الأخرى التي ينتج عنها وفاة أو اصـابـة لشخص أو أشخـاص، فـانـه يجب ان يتم التحقيق بتـدوين الحـادث وظـروف وقـوعـه ومعلومات أطراف الحادث وأقوال الشهود ونتيجة المعاينة.

والمعلومات الواجب الوصول اليها وتدوينها تتلخص في الآتي :

أولاً : المقدمة وتشتمل على العناصر التالية :

١ ـ تاريخ ووقت وقوع الحادث، وعدد المركبـات المشتركـة في الحـادث، ومجموع عدد الاصابات بما فيها اصابات المشاة، وعدد المشاة المصابين.

٢ ـ درجة الاصابة في الحادث (وفاة ـ اصابة بليغة ـ اصابة متوسطة ـ اصابة خفيفة).

٣ ـ **مكـان وقـوع الحـادث** : يوضح باختصار مكـان الحـادث، ويمكن استخدام ارقام أعمدة الاضاءة لتحديد المكان.

٤ ـ **وصف الحادث** : يتم كتابة وصف مختصر للحادث يتضمن فكـرة عامة عن كيفية وقوعه.

ثانياً : اثبات الأحوال الجارية في موقع الحادث :

ويقوم المحقق باثبات البيانات التالية في هذا البند، وهي :

١ ـ مكان وقوع الحادث :

فيتم تحديد ما إذا كان هذا المكان دوار أو ملتقى طـرق ـ طـريق فـردي ضيق أقل من ٥ متر ـ طريق فردي من ٥ ـ ٧,٥ متر، ممر واحد في كل اتجاه ـ طريق فردي واسع ذو ممرين أو أكثر في كل اتجـاه ـ طـريق واحـد ذو اتجـاه واحد فقط ـ طريق مزدوج ذو ممرين في كل اتجاه ـ طـريق مـزدوج ذوثـلاث ممرات أو أكثر في كل اتجاه ـ طريق أخرى بخلاف ما ذكر.

٢ ـ تفاصيل ملتقى الطريق :

فيوضح في المحضر البيانات التالية :

الحادث ليس على ملتقى طريق أو بحدود (٢٠) متراً من الملتقى ـ دوار ـ ملتقى طـرق عمـودي (|———) ـ ملتقى طـرق نصفي عمــودي (|/) ـ تقاطع طرق عمودي (——|——) ـ تقـاطـع طـرق منحـرف (——|——) ـ تقاطع طرق متعددة ـ تقاطع طرق من نوع آخر.

٣ ـ المراقبة وتوفر الاشارات :

يتم اثبات ما اذا كانت الاشارات الضوئية موجودة من عدمـه وهـل هي: اشارات ضوئية أتوماتيكية ـ اشارة قف ـ خطوط قف ـ اشارة «افسح طـريق»

ـ خطوط «افسح طريق» ـ مراقبة من شرطة المرور أو شخص مخول بالمراقبة ـ بدون اشارات أو خطوط أو مراقبة.

٤ ـ **وسائل عبور المشاة :**

ويتم اثبات ما اذا كانت هناك وسائل خاصة ضمن ٥٠ متراً من مكان وقوع الحادث من عدمه ـ وسيلة عبور مشاة بدون اشارات ضوئية ـ وسيلة عبور باستعمال الاشارات الضوئية للسيارات ـ وسيلة عبور باستعمال اشارات ضوئية خاصة بالمشاة.

٥ ـ **الإضــــاءة :**

يتم اثبات ما اذا كان الحادث قد وقع : خلال ساعات النهار ـ ليلا وهل كانت الانارة كافية ـ ليلا وهل كانت الانارة ضعيفة ـ ليلا، وهل كانت اعمدة انارة ولكنها غير مشتعلة، أو لا توجد أية أعمدة انارة.

٦ ـ **الطقس :**

يتم اثبات حالة الطقس وهل هو : جيد وبدون رياح قوية ـ ماطر وبدون رياح قوية ـ جيد مع رياح قوية ـ ماطر مع رياح قوية ـ ضباب ـ عواصف رملية ـ عوامل أخرى.

٧ ـ **سطح الطريق :**

حالة سطح الطريق وهل هو : جاف ـ مبلل ـ مغطى بالماء لعمق ٣ سم أو أكثر ـ مغطي بطبقة رقيقة من الرمل ـ وجود كوم أو أكوام من الرمل ـ وجود مواد بترولية أو كيميائية اخرى ـ سطح الطريق غير مستو ـ توجد مطبات تخفيض السرعة ـ عوامل اخرى.

٨ ـ **حالات خاصة في موقع الحادث :**

يتم اثبات هل هناك حالات وظروف أخرى غير ما ذكر ـ الإشارات

الضوئية معطلة كليا ـ الاشارات الضوئية معطلة جـزئيـاً ـ لـوحـات اشـارات المرور مخفية عن النظر كليـا أو جـزئيـا ـ الطـريق تحت التصليـح ـ خطـوط الطريق غير موجودة أو غير واضحة ـ الشارع غير معبد ـ عوامل اخرى.

ثالثاً : تفاصيل عن المركبات المشتركة في الحادث :

تتضمن اثبات التفاصيل التالية :

١ ـ رقم المركبة :

يكتب الرقم المثبت على لوحة الأرقام تماما كما هو، ويراعى عدم الخطأ في ذكر رقم أية مربكة قد تورطت أو شاهدت الحادث.

٢ ـ نوعية المركبة :

يتم اثبات نوع المركبة وهل هي : دراجة عادية ـ دراجة ناريـة ـ سيـارة أجرة عمومي ـ سيارة خصوصي ـ باص صغير ـ باص مواصلات كبير ـ سيارة شحن خفيفة ـ سيارة شحن ثقيلة ـ أية مركبات اخرى.

٣ ـ حركة المركبة قبل وقوع الحادث :

يتم اثباتها، وهـل هي : تسير للخلف ـ واقفـة ـ بـاص واقف في مـوقف مخصص لوقوف الباصات ـ متـأهبـة للسير ـ متـأهبـة للـوقـوف ـ واقفـة في الطريق بسبب حركة المرور ـ تنتظر للدوران الى جهة اليسار ـ في حالة الدوران الى جهة اليسار ـ تنتظر الدوران الى جهة اليمين ـ في حـالـة الـدوران الى جهـة اليمين ـ في حالة انتقـال الى الممـر الأيسر ـ في حـالـة انتقـال الى الممـر الأيمن ـ تتجاوز على اليمين ـ تتجاوز على اليسار ـ تتجاوز مـركبـة واقفـة على اليمين ـ تتجـاوز مـركبـة واقفـة على اليســار ـ تسير على منعطف يميني ـ تسير على منعطف يساري ـ أية حركة اخرى للمركبة.

٤ ـ مكان المركبة بعد وقوع الحادث :

يتم اثبات ما اذا كانت المركبة : لم تترك الطريق ـ تركت الطريق الى اليمين ـ تركت الطريق الى اليمين وعادت نتيجة انحراف ـ تركت الطريق الى اليسار ـ تركت الطريق الى اليسار وعادت نتيجة انحراف ـ اندفعت الى الأمام على تقاطع طرق ـ تركت الطريق الى اليسار وتسلقت الجزيرة الوسطية ـ تسلقت الجزيرة الوسطية ثم عادت الى الطريق ـ تركت الطريق الى اليسار وعبرت الجزيرة الى الاتجاه الآخر ـ أية حركة اخرى بخلاف ما ذكر.

٥ ـ اصطدام باشياء على الطريق :

يتم إثبات ما اذا كانت المركبة : لم تصطدم بأشياء على الطريق ـ اصطدمت بمركبة تسير على الطريق ـ بأعمال تصليح على الطريق ـ بمركبة واقفة نهارا ـ بمركبة واقفة ليلا ومضاءة ـ بمركبة واقفة ليلا وغير مضاءة ـ بباب مركبة مفتوح ـ بمركبة معطلة تعطي اشارات انذار ـ بدراجة هوائية أو نارية ـ بحيوان سائب ـ بأشياء اخرى.

٦ ـ اصطدام باشياء خارج الطريق :

يتم اثبات ما إذا كانت المركبة : لم تصطدم بأشياء خارج الطريق ـ بإشارة مرور ـ بعامود انارة أو تليفون ـ بشجرة ـ وقعت في حفرة على جانب الطريق ـ بأشياء اخرى.

٧ ـ حالات الانزلاق :

يتم اثبات ما يلي بالنسبة للإنزلاق : لم يحدث انزلاق ـ انزلاق واصطدام ـ انزلاق مع تدهور.

٨ ـ نقاط التماس الأولى حين وقوع الحادث :

يتم اثبات ما يلي بالنسبة للإحتكاك : لم يحدث أي تماس ـ في مقدمة المركبة ـ مؤخرة المركبة ـ الجانب الأيسر ـ (جانب السائق) ـ الجانب الأيمن ـ

الزاوية الأمامية اليمنى ـ الزاوية الأمامية اليسرى ـ الزاوية الخلفية اليمنى ـ الزاوية الخلفية اليسرى.

٩ ـ الأجزاء المتضررة :

لم تقع أية أضرار ـ مقدمة المركبة ـ مؤخرة المركبة ـ الجانب الأيسر (جانب السائق) ـ الجانب الأيمن ـ سقف المركبة ـ أرضية المركبة ـ الزاوية الأمامية اليمين ـ الزاوية الأمامية اليسرى ـ الزاوية الخلفية اليمنى ـ الزاوية الخلفية اليسرى.

١٠ ـ عدد محاور (اكسلات) مركبات الشحن :

ليست مركبة شحن ـ ٢ محور ـ ٣ محور ـ ٤ محور ـ ٥ محور أو أكثر.

رابعاً : تفاصيل عن سائقي المركبات المشتركة في الحادث :

على محقق السير أن يدون في محضر التحقيق البيانات عن الأمور التالية :

١ ـ جنس السائق :

ذكر ـ أنثى ـ لم يكن موجودا بمكان الحادث أو لم يتم ضبطه بعد.

٢ ـ عمر السائق :

من واقع أوراق رسمية يحملها السائق ـ أو بالتقدير في حالة عدم وجود مستندات.

٣ ـ جنسية السائق :

مواطن ـ عربي ـ أجنبي ـ بدون.

٤ ـ حالات السكر :

تم الفحص الطبي وأثبت السكر بموجب المادة (١٠٦) من قانون السير ـ غير سكران ـ لم يفحص.

٥ ـ حالات الهروب :

السائق موجود ولم يهرب ـ السائق هارب ولكنه معروف ـ السائق هارب وغير معروف.

خامساً : تفاصيل عن المصابين في الحادث :

يجب تدوين البيانات عن المصابين في الحادث في محضر التحقيق كما يلي:

١ ـ رقم المركبة التي كان يركبها المصاب أو التي صدمته.

وهذا البيان سبق كتابته بالبند ثالثا الخاص بالمركبات المتورطة في الحادث، فيذكر في محضر التحقيق أن المصاب كان يستقل السيارة ماركة .... رقم .... السابق الاشارة اليها، أو أن هذه المركبة هي التي صدمته.

٢ ـ نوعية المصاب : سائق ـ راكب في السيارة مع السائق ـ مشاة.

٣ ـ عمر المصاب : من واقع أوراق رسمية ـ بالتقريب في حالة عدم وجود أوراق رسمية.

٤ ـ جنسية المصاب : مواطن ـ عربي ـ أجنبي ـ بدون.

٥ ـ علاج المصاب : هل تم علاجه بمكان الحادث ـ أم نقل للعلاج بوحدة أو مستشفى علاجية ـ المدة اللازمة للعلاج ـ (من واقع التقرير الطبي المحرر بمعرفة الجهة التي تولت العلاج).

٦ ـ درجة الإصابة : طفيفة ـ متوسطة ـ بليغة ـ نتج عنها وفاة.

٧ ـ حالة المصاب قبل وقوع الحادث : عادي ـ سكران ـ تناول مخدر.

سادساً : تفاصيل عن حالات اصابات المشاة :

يدون في المحضر التفاصيل التالية، اذا نتج عن الحادث اصابة أحد المارة، وهي :

١ ـ مكان المشاة حين وقوع الحادث له :

في الطـريق على منطقـة عبـور مشـاة مخطط ـ في الطـريق على منطقـة الخطوط المتعرجة قبل منطقة العبور ـ في الطريق على منطقة الخطوط المتعرجـة بعد منطقة العبور ـ في الطريق في مكان بخلاف ما ذكـر ولكن بحـدود ٥٠ متراً من منطقة العبور ـ في الطريق في مكان بخلاف ما ذكر دون تحديد من منطقـة العبور ـ على الرصيف ـ على الجزيرة الوسطية ـ غير معروف.

٢ ـ حركة المشاة قبل وقوع الحادث له :

يعبر الطريق من جهة السـائق اليمنى ـ يعبر الطـريق من جهـة السـائق اليمنى مخفي بسيارة واقفة على جانب الطريق ـ يعبر الطريق من جهة السـائق اليمنى مخفي بسيارة واقفة بسبب حركة المرور ـ يعبر الطريق من جهة السائق اليسرى ـ يعبر الطريق من جهة السائق اليسر، مخفي بسيارة واقفة على جـانب الطريق ـ يعبر الطريق من جهـة السـائق اليسرى مخفي بسيـارة واقفـة بسبب حركة المرور ـ يسير باتجاه حركة السير ـ يسير بعكس اتجاه حـركـة السير ـ غير معروف.

سابعاً : أقوال الشهود وأطراف الحادث :

يثبت المحقق، بجـانب البيـانـات التي أثبتهـا عن أطـراف الحـادث، وهم السائقون المشتركون فيه ومن كان معهم من الركاب، وكذلك المشاة المصابـون، وهو ما سبق توضيحه في البنود السابقة، فانه يثبت بيانات مماثلة عن الشهود من حيث الإسم والعمر والجنسية ومحل الاقامة ومكان وجوده قبل وأثناء وبعد وقوع الحادث، وصفته، هل كان سائق سيارة أخرى أو راكب في سيارة أم فرد مشاة أم كان في مبنى يطل على الطريق وشاهد الحادث أو غير ذلك.

وعلى المحقق عند سؤاله الشهود وأطراف الحادث عن تفصيلات الحـادث والأحوال الجارية في موقع الحادث والمركبات المشتركة في الحادث وكيفية وقـوع الحادث مراعاة الأمور التالية :

١ ـ أن يكون موضوعيا يهدف من سؤال المذكورين التعرف والـوصــول الى حقيقة الحادث.

٢ ـ عدم ذكر معلومات من الخيال طبقاً لما يستنتجه هو أو يتـوقعـه عن كيفية وقوع الحادث، كما لو شاهد وجود شحوم على سطح الطـريق في مكـان الحادث فيتصور أن الحـادث وقـع نتيجـة انـزلاق احـدى السيـارات، ويكيف الحادث على هذا الأساس رغم أنه لم يشاهده، فيجب ان يدون معلومات واقعية من واقع الأقوال التي يدلي بها اطراف الحادث والشهود.

٣ ـ عدم القاء المسئولية على أحد الأطـراف دون دليـل، وحتى لـو وجـد الدليل فان اسناد المسئولية لاحد اطراف الحادث من عمل المحكمة، ولـذلك يجب على المحقق أن يجمع الأدلة والحقائق التي تساعد القاضي على اصــدار حكمـه في هذا الشأن.

ثامناً : العوامل المساعدة على وقوع الحادث :

يجب على المحقق أن يثبت في التحقيق العــوامــل التي أدت إلى وقــــوع الحادث، أو ما يطلق عليه أسباب وقوع الحادث.

وهذه العوامل والأسباب قد تتعلق بالسائق، وقـد تتعلق بـالمـركبـة وقـد تتعلق بالطريق وقد تتعلق بالمشاة، ونعرض أهمها فيما يلي :

١ ـ العوامل المتعلقة بالسائق :

أهم هذه العوامل ما يلي :

أ ـ الخطأ في التقدير : ويندرج تحت هذا السبب العوامل التالية :

ـ الخروج عن خط السير.

ـ عدم احترام ممر المشاه.

ـ عدم اطاعة الاشارة الضوئية .

- اندفاعه عبر تقاطع دون توقف.

- فتح باب المركبة بدون حذر.

- الخطأ في اختيار الإتجاه أو الموقع.

- عدم ترك المسافة الكافية بينه وبين المركبة التي أمامه.

- الخطأ في إعطاء الاشارات.

- خطأ في تقدير السرعة أو المسافة للسيارات التي أمامه.

ب - عدم الانتباه : ويندرج تحت هذا السبب العوامل التالية :

- الاتجاه يمينا بدون حذر.

- الاتجاه يسارا بدون حذر.

- السير بعكس الاتجاه دون حذر.

- الرجوع للخلف بدون حذر.

- الوقوف بدون حذر.

- البدأ في السير بدون حذر.

- التجاوز عن اليمين.

- التجاوز عن اليسار بدون حذر.

- تغيير الممر أو المسرب بدون حذر.

ج - عوامل خاصة : ويندرج تحتها ما يلي من العوامل :

- السير بسرعة زائدة.

- الخروج من مدخل خصوصي بدون حذر.

- الخروج من الطريق الفرعي بدون حذر.

- عدم الخبرة.

ـ أثناء تعلم السواقة.

ـ الارهاق.

ـ المنطقة غير مألوفة للسائق.

ـ مرض جسمي أو عقلي.

ـ تحت تأثير الخمر.

د ـ عوامل الرؤية : ويندرج تحتها ما يلي :

ـ التأثر باضاءة السيارات القادمة بالمواجهة أو من الخلف.

ـ التأثر بأشعة الشمس أو انعكاساتها.

ـ المطر الشديد.

ـ أضواء السيارة غير كافية.

ـ صرف انتباه السائق بأشياء داخل سيارته كالحديث مع الأهل والاطفال.

ـ صرف انتباهه بأشياء، وأمور خارج السيارة كمشاهدة حادث مروري أثناء السير.

٢ ـ العوامل المتعلقة بالمركبة :

ويندرج تحت هذه العوامل ما يلي :

ـ الحمولة الزائدة.

ـ سقوط الحمولة.

ـ تجاوز الحمولة عرض المركبة.

ـ عدم صلاحية الفرامل.

ـ عدم صلاحية جهاز القيادة.

- عدم صلاحية الاضاءة.

- انفجار الاطارات.

- عدم صلاحية العجلات.

- تهشم زجاج السيارة الأمامي.

- عوامل أخرى.

٣ - العوامل المتعلقة بالطريق، وأهمها :

أ - العوامل الطبيعية : ويندرج تحتها :

- انزلاق بسبب زيوت أو شحوم أو مياه أو طين أو رمال على الطريق.

- منعطف حاد.

- جسر منخفض.

- مطبات صناعية.

- منحدر أو مرتفع حاد.

- جسر محدب.

- أكوام رمال أو أتربة.

- تعطل الاشارات الضوئية.

- عدم وضوح الإشارات.

- عوامل أخرى.

ب - الرؤية محدودة : للأسباب التالية :

- بسبب سيارة واقفة.

- أشجار وأعشاب.

- بالمشاة أو المارة.

ـ باشارات الطريق أو أعمدة كهربائية أو أعمدة تليفونات.

ـ بالبنايات أو الحواجز أو الحوائط.

ـ بارتفاع الطريق في قمة تل أو جبل.

ـ عوامل أخرى.

٤ ـ العوامل المتعلقة بالركاب أو المشاة :

ويندرج تحتها ما يلي :

أ ـ الركاب : وأهم هذه العوامل :

ـ حالة الصعود لركوب الباص أو السيارة.

ـ حالة النزول من الباص أو السيارة.

ـ فتح باب المركبة دون حذر.

ـ عوامل أخرى.

ب ـ المشاة : وأهم هذه العوامل :

ـ عبور الطريق دون انتباه.

ـ المنطقة غير مألوفة للمشاة.

ـ مرض جسمي أو عقلي.

ـ السكر أو المخدرات.

ـ عوامل أخرى.

ويلاحظ أن تكييف الواقعة في أي صورة من الصور السابقة، يساعد في تحديد المسئولية ومعرفة المتسبب أو المتسببين في الحادث، وينبه نظر المسئولين في حالة حدوث زيادة عدد الحوادث التي تقع لسبب أو أكثر من الأسباب

السابقة، في التعرف على المشكلة وازالة أسبابها، كما لـو زادت الحـوادث نتيجـة وجود المطبات الصناعية، فهذا يدفع الى التفكير في ايجاد حل لتهـدئة المـرور في مناطق معينة بدلا من المطبات الصناعية التي تستخدم لهذا الغـرض، وبـالتـالي امكانية ازالة هذه المطبـات التي تتسبب في العـديـد من الحـوادث التي كثيراً مـا تكون بليغة وقاتلة.

الفصل السابع
أساليب التعرف على طريقة وقوع الحادث

يستطيع المحقق بعد تلقي البلاغ والانتقال الى مكان الحادث والمعاينة وسؤال قائدي السيارات والمشاة والمصابين التعرف على حقيقة وقوع الحادث، بهدف تحديد المسئولية من ناحية، ومن ناحية أخرى فان معرفة طريقة وأسباب وقوع الحادث تمكن ادارة المرور المختصة من اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع وقوع حوادث أخرى مماثلة، خاصة اذا كان هذا الحادث ليس الأول من نوعه وانما تكرر وقوعه في المنطقة التي وقع فيها الحادث أو تكرر وقوعه بنفس الطريقة التي وقع بها مسبقاً.

ومن الإجراءات التي يلجأ اليها محققوا السير لكشف غموض الحادث نذكر ما يلي :

أولاً : الآثار المادية الناتجة في مكان الحادث :

١ ـ أهمية الآثار المادية :

وهذه الآثار قد تكون آثارا ناتجة عن أجسام حية كالدم والشعر، وقد تكون ناتجة عن السيارات والمواد غير الحية، وعرضنا لهذه الآثار بالتفصيل فيما قبل،وعرفنا أنه يمكن عن طريق رفعها وتحليلها ومقارنتها بعينات قياسية من الأشخاص أو السيارات المشتبه فيها، التعرف على مرتكب الحادث والسيارة المتورطة في هذا الحادث، وكذلك التعرف على كيفية وقوع الحادث.

٢ ـ نظرية تبادل المواد :

ويرتبط بالآثار المادية ما يعرف بنظرية تبادل المواد، وهذه النظرية وضعها "Dr. Locard" ، عالم الإجرام بجامعة "Lyons" سنة ١٩٢٨، وأطلق عليها إسمه "Locard Exchange Method"، ووفقا لها فان أي احتكاك بين جسمين ينتج عنه انتقال جزء من مادة كل منهما الى الآخر، وتختلف كمية حجم هذه الأجسام المتبادلة باختلاف درجة الليونة أو الصلابة أو الحالة الغازية التي تكون عليها هذه الأجسام(١).

فاذا اصطدمت سيارة حمراء اللون مثلا بسيارة بيضاء اللون فان جزءاً من اللون الأحمر ينتقل الى السيارة البيضاء وجزءا من اللون الأبيض ينتقل الى السيارة الحمراء.

وهكذا فان هذه النظرية تفيد في التعرف على السيارة مرتكبة الحادث، خاصة في حالة هروب السائق، ويتطلب ذلك سرعة التحرك لضبط السيارة الهاربة حتى لا يستطيع مرتكب الحادث، اخفاء لون الصبغ التي تكون قد انتقلت من السيارة المدعومة الى سيارته، ولو أن ذلك لن يفيده، لان مادة صبغة سيارته ستكون آثارها موجودة على السيارة الأخرى، وقيامه بازالة الآثار من على سيارته سيكون دليلا على تورطه في الحادث وهروبه ومحاولة اخفائه آثار جريمته.

ثانياً : أهمية آثار الفرامل في التعرف على طريقة وقوع حوادث السير :

١ ـ تعريف آثار الفرامل :

هي العلامات والآثار التي تتركها العجلات على الطريق نتيجة توقف دورانها بسبب استعمال الفرامل بالقدر اللازم لاحداث هذا التوقف(٢).

---

(١) راجع : د. محمود محمد عبدالله، المرجع السابق، ص ٢٨، ٢٩.

(٢) العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٣٠.

وعلة تخلف هذه الآثار أو العلامات أنه عند الضغط على الفرامل، فان العجلة تتوقف عن الدوران، الا أن السيارة تستمر في الانزلاق على سطح الطريق ولذلك يحدث احتكاك بين العجلة وسطح الطريق، وكلما زادت شدة الاحتكاك كلما زادت الحرارة المتولدة عنه، مما يؤدي الى تآكل جزء من كاوتشوك الاطارات وهو الذي يظهر في شكل آثار سوداء على سطح الطريق.

وكلما كانت السيارة مسرعة، كلما كان انزلاق السيارة على سطح الطريق بعد توقف العجلة قوياً، وكان أيضا الاحتكاك شديداً والحرارة المتولدة عنه كبيرة، وبالتالي فان التآكل في سطح الكاوتشوك يكون ظاهراً وواضحاً على سطح الطريق، وأيضا تكون مسافته كبيرة وتتناسب مع سرعة المركبة تناسبا طردياً.

٢ ـ أهمية آثار الفرامل :

تبدو أهمية استخدام آثار الفرامل في كشف حقيقة الحادث من النواحي التالية :

أ ـ الدلالة على سرعة السيارة التي تركت هذه الآثار، حيث أن طول مسافة الانزلاق الموجودة كآثار للفرامل، تساعد على التعرف على سرعة هذه السيارة.

ب ـ يمكن أن تبين أداء قائد السيارة وحالته.

جـ ـ مكان التصادم.

د ـ مكان وجود السيارة.

هـ ـ حالة الفرامل.

و ـ حالة السيارة ونوعها.

ز ـ اتجاه السيارة.

٣ ـ فائدة وجود آثار الفرامل :

ولآثار اطارات السيارات فائدة كبيرة في تحقيق حوادث المرور، حيث أنهـا تبين بشكل قاطع عجلات السيارة أثناء استعمال الطريق واتجاهـاتها، وتبين في نفس الوقت أن العجلات قد توقف دورانها نتيجة استعمال السائق للفرامل، على أنه يجب في البداية التمييز بين نوعين من آثار الاطارات، (المترتبـة على استعمال السائق للفرامل) : –

أ ـ الآثار العادية وهي نتيجة الاستعمال العادي لاطارات السيارات.

ب ـ آثـار الفـرامـل، وهي نتيجـة استعمال الفـرامـل، من أجـل ايقـاف السيارات.

والفرق بين الآثار العادية وآثار الفرامل هي ان الآثار العادية تكون عبارة عن رسم نقوش الاطار الخارجي لعجلات السيارات على الطريق نتيجة سيرهـا ودورانها.

أما آثار الفرامل فهي تكون نتيجة انزلاق وإحتكاك الاطارات بالطريق عند توقفها عن الدوران باستعمال الفرامل، وتتخذ شكل آثار سوداء ناتجة عن تآكل جزء من الكاوتشوك والتصاقه بسطح الطريق.

وكما ذكرنا سابقاً فان لآثـار الاطـارات، سـواء الآثـار العـاديـة أو آثـار الفرامل، فوائد كثيرة وأهمية كبيرة في تحقيق الحوادث المرورية، فبالنسبة لوجود آثار الفرامل على الطريق فإنها تدل على ما يلي :

أ ـ أن قائد السيارة قد استعمل فرامل السيارة لايقافها عند الحادث.

ب ـ ان فرامل السيارة صالحة للاستعمال.

ج ـ معرفة سرعة السيارة عن طريق قياس طول الفرامل.

أما عدم وجود هذه الآثار فهي تعني ما يلي :

أ ـ عدم استعمال الفرامل.

ب ـ عدم صلاحية الفرامل بالرغم من استعمالها.

ج ـ استعمال الفرامل بطريقة خاطئة، كعدم استعمالها في الوقت المناسب أو الضغط عليها برفق فلم تتوقف السيارة واصطدمت بسيارة أو شخص أو حيوان أو أية ممتلكات، وهذا الاصطدام يكون سبب توقف السيارة وليس الفرامل.

أما وجود آثار الفرامل العادية فهي تدل على انخفاض سرعة السيارة وقت الحادث.

٤ ـ تحديد آثار الفرامل :

من أجل معرفة آثار الفرامل فانه يجب البدء بتحديد بداية الفرامل ونهايتها، وللوصول الى ذلك يجب مراعاة الآتي :

أ ـ التأكد جيدا من نقطة بداية الأثر، أذا أنه قد يختلط احيانا مع ما قد يترك على الطريق من آثار سوداء تشابه آثار الفرامل، ولكنها في الحقيقة تكون بداية تآكل اطارات السيارة نتيجة ما ينتج عن الاحتكاك من حرارة.

ب ـ لدقة تحديد نقطة بداية الأثر، على المحقق الاقتراب من الأثر وذلك بالركوع على ركبتيه وانحناء الجسم تجاه الأثر، ثم توجيه النظر افقيا على طول الطريق وبارتفاع بسيط (قدم) عن الأثر(١).

ج ـ على المحقق أن يطلب من أحد مساعديه تحديد علامة مميزة عند توصله إلى معرفة نقطة بداية أثر الفرامل وذلك قبل أن يغير موضعه ويجب عليه أيضا التأكد من دقة التحديد.

---

(١) العيمد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٣٤.

د – على المحقق أن يعرف ويحدد نقطة بداية أثر الفرامل جيداً، بعيداً عن التخمين.

هـ – قد يشاهد المحقق وجود فجوات بين آثار الفرامل، وهذه الفجوات قد تنتج بسبب رفع قائد السيارة قدمه عن الفرملة، ومسافتها تزيد عن عشرة أقدام، وهذه لا تحتسب ضمن آثار الفرامل، وتختلف هذه الفجوات عن تلك التي توجد بين آثار الفرامل ويكون سببها وجود نتوءات أو حفر على سطح الطريق، وتمنع ظهور آثار الفرامل بشكل متصل، وفي الغالب لا يزيد طولها عن ثلاثة اقدام تقريبا، وهي تحتسب ضمن آثار الفرامل لأنها حدثت أثناء حركة الانزلاق بسبب توقف دوران العجل نتيجة استعمال الفرامل.

و – يلاحظ عادة أن آثار احتكاك العجلات الأمامية تكون أوضح من آثار إحتكاك العجلات الخلفية، والسبب في ذلك هو زيادة ضغط ثقل السيارة على الجزء الأمامي منها أثناء استعمال الفرامل.

ز – قد يتخذ أثر الفرامل شكل منحنى، دلالة على عدم تماسك العجلات الأربع معا أثناء الفرملة، فاذا توقفت العجلات الأمامية مثلا نتيجة استخدام الفرملة، وأستمرت العجلات الخلفية في الانزلاق، فان هذا الانزلاق لا يتم في خط مستقيم بسبب توقف العجلات الأمامية، ويتخذ شكل منحنى لجهة اليمين أو لجهة اليسار حسب اتجاه العجلات الخلفية أثناء الفرملة والانزلاق.

ويتخذ أثر إلفرامل شكل منحنى أيضا عندما تكون السيارة قد انحرفت باستعمال عجلة القيادة قبل استعمال الفرامل مباشرة.

ح – قد تظهر آثار الفرامل بشكل غير منتظم خاصة عند نهايتها، أو قبل ظهور الآثار بشكل منحنى للأسباب الموضحة بالبند السابق، وهذا الشكل غير المنتظم للفرامل يدل على بداية نقطة تصادم المركبة مع مركبة أخرى أو مع

جسم ثابت، وغالبا نشاهدها في حوادث اصطدام السيارة بالمشاة أو الدراجات. ويجب احتسابها دائما ضمن آثار الفرامل(١).

ط ـ تبدو الصعوبة في تحديد بداية آثار فرامل العجلة الأمامية عندما يكون هذا الأثر مغطى أو مطموس بآثار العجلة الخلفية، ويمكن قياس آثار فرامل العجلة الأمامية بالرغم من عدم وضوح بدايتها، وذلك عن طريق قياس آثار الفرامل للعجلتين معاً، ثم يطرح منها المسافة بين محوري السيارة الأمامي والخلفي، فيكون الناتج هو مسافة آثار الفرامل للعجلة الأمامية، الا انه من النادر إتحاد آثار الفرامل بهذه الطريقة(٢).

ي ـ قد تتخذ آثار الفرامل شكل اطارين متجاورين، وهذا الأثر خاص بالسيارات التي يثبت بها اطارين بنهاية الأكسات، وهذا الأثر يعتبر كأنه أثر لاطار واحد عند القيام بقياس مسافة الفرامل.

ك ـ كما قد يجد المحقق آثاراً لست عجلات أو أكثر وذلك في حالة المركبات المكونة من قاطرة ومقطورة، فتحديد هذا الأثر يحدد شكل المركبة مرتكبة الحادث.

ل ـ قد تبدو آثار الفرامل لاحدى الاطارات متأخرة عن آثار الاطارات الأخرى وذلك لعدم تساوي قوة الفرامل على كل اطار، فعندما يستخدم السائق الفرامل، فقد تكف احد الاطارات عن الدوران وتبدأ بالانزلاق قبل أو بعد الاطارات الاخرى.

٥ ـ تاثير بعض العوامل على آثار الفرامل :

هناك مجموعة من العوامل التي تؤثر على وضوح وطول مسافة الفرامل وأهمها ما يلي :

---

(١) العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٢) قارن : المرجع السابق، ص ١٣٩.

أ ـ السرعة :

فالعلاقة تكون طردية بين سرعة السيارة ومسافة الفرامل، فتزداد مسافة الفرامل بزيادة السرعة وتنقص بنقصانها.

ب ـ سطح الطريق :

فالسطح الأملس يزيد من احتمالات انزلاق السيارة ولذلك تكون مسافة الفرامل أطول منها في حالة الطريق الخشن الذي تكون فيه مسافة الفرامل أقل بفرض بقاء العوامل الأخرى ثابتة على حالها.

ج ـ عوامل متعددة أخرى : مثل حجم الاطارات، وضغط الهواء داخل الاطارات، واتجاه الريح واتجاه السيارة، وحالة الطقس ووجود مواد على سطح الطريق، كالمياه والرمال والحصى والزيوت والشحوم، ووزن السيارة وحمولتها، ومقدار زاوية الانحدار أو الارتفاع في الطريق، فكل هذه العوامل تؤثر على معامل احتكاك اطار السيارة الخارجي مع سطح الطريق تأثيراً ايجابياً أو سلبياً، فمثلا نجد أن زاوية الارتفاع تضاف الى معامل الاحتكاك، بينما تطرح زاوية الانحدار من هذا المعامل(١).

وعلى المحقق أن يكون عالما بكل هذه الأمور، ويقوم باثباتها في محضر التحقيق حتى يمكن الاستفادة منها بمعرفة المحقق نفسه، أو الخبراء في تحديد سرعة السيارة واتجاهها وكيفية وقوع الحادث وتحديد المسئولية عن الحادث.

٦ ـ واجبات المحقق للمحافظة على آثار الفرامل والاستفادة منها :

إن آثار الفرامل، مثل أية آثار مادية توجد بمكان الحادث، تكون معرضة للضياع وتغير معالمها، وبالتالي عدم الاستفادة من وجودها.

أ ـ ومنعا من تعرض الآثار للطمس والضياع، يجب على المحقق سرعة

---

(١) قارن : العميد / مصطفى البيلي، ص ١٤١.

الانتقال الى مكان الحادث بمجرد التبليغ عنه، وتحديد بداية آثار الفرامل ونهايتها، واتجاهها وقياس طولها، وتحديد نوعها بهدف الاستفادة منها في أمور تهم التحقيق كتحديد نوع المركبة وسرعتها واتجاهها وغير ذلك من الأمور.

ب - ويجب على المحقق أن يعلم أن آثار الفرامل تكون معرضة للطمس والضياع بفعل العوامل الجوية، كالأمطار وهبوب الرياح وأشعة الشمس وضغط حركة المرور، واختلاط آثار عجلات السيارات المارة بمنطقة الحادث بآثار الفرامل، وقد يعمد بعض اطراف الحادث أنفسهم الى محوها حتى لا تكون دليلا مادياً ضدهم.

ج - كما يجب عليه تحديد مكانها على الأرض بالعلامات الأرضية، خاصة تحديد بدايتها ونهايتها، وان يتأكد أن الآثار الموجودة على الارض هي آثار السيارة موضوع التحقيق وليست آثاراً لفرامل سيارة أخرى.

د - سؤال الشهود وسؤال قائدي السيارات الذين شاهدوا الحادث عن وجهة السيارة بعد وقوع الحادث لمضاهاة هذا الاتجاه باتجاه الفرامل، وبهذا يمكنه مقارنة أقوال الشهود وآثار الفرامل بأقوال السائق مرتكب الحادث، للتأكد من صحة هذه الأقوال الأخيرة من عدمه.

و - كما يستطيع المحقق الاستفادة من التصوير الفوتوغرافي في تصوير آثار الفرامل للدلالة على وجود هذه الآثار، وإن كان التصوير الفوتوغرافي يصعب الاستفادة منه في قياس طول مسافة الفرامل.

٧ - قياس آثار الفرامل :

لقياس آثار الفرامل يبدأ المحقق أولاً بتحديد بداية هذه الآثار ونهايتها بالنسبة لكل اطار من اطارات السيارة، وكذلك التحقق من وجود فجوات حتى يمكن وضعها في الاعتبار عند حساب مسافة الفرامل وهو ما سبق بيانه. ويتم قياس المسافة بين بداية الآثار ونهايتها بالقدم.

وفي هذا الصدد على المحقق أن يعلم أن آثار الفرامل تتكون عادة من جزئين هما :

أ ـ الجزء الإيجابي :

وهو الجزء الواضح والظاهر على الطريق بشكل خطوط قاتمة سوداء يمكن رؤيتها بسهولة عند الاقتراب منها أو من مسافة (٥٠) قدم، وهذا هو الجزء الذي يعتمد عليه المحقق كدليل مادي في تقدير سرعة السيارة التي خلفت إطاراتها هذا الأثر(١).

ب ـ الجزء الاحتمالي :

وهو الجزء الذي يثير بعض الصعوبة والشك في الدلالة على وجود انزلاق عند بداية احتكاك الإطارات بالطريق، بسبب استعمال الفرامل، فهذا الجزء يجب أن يحسب في القياس، وبعد أن يقوم المحقق بتحديد بداية ونهاية آثار الفرامل يقوم بقياسها بدقة.

وعند اجراء القياس على المحقق مراعاة مايلي :

(١) اذا كانت آثار الفرامل بشكل منحنى، فيتم قياس محيط هذه المنحنيات، أما اذا كانت المنحنيات تميل الى الاستقامة فيجب قياس وتر المحيط، لأن الفرق بين قياس محيطها وبين قياس الوتر من بدايتها حتى نهايتها يكون ضئيلاً.

(٢) في حالة إتحاد آثار الفرامل للاطارات الأمامية والخلفية، يمكن تقدير مسافة الفرامل للاطارات الامامية والخلفية ثم يطرح من الناتج المسافة بين محوري السيارة الامامي والخلفي ويقدر غالباً بحوالي عشرة أقدام.

(٣) في حالة مشاهدة أثرين لاطارين متجاورين في السيارات المثبت بها

(١) المرجع السابق، ص ١٣٧.

اطارين في الخلف يجب قياس أثر فرامل الاطارين المتجاورين كأنهما أثر لإطار واحد ومعاملتها بما هو متبع في السيارات ذات الاطار الواحد.

٨ ـ كيفية احتساب مسافة الفرامل :

يقوم المحقق بقياس آثار الفرامل لكل اطار من اطارات السيارة على حدة، ثم يقوم بجمع هذه المسافات ثم يقسم المجموعة على عدد الاطارات التي كونت هذه الآثار.

فاذا كانت آثار فرامل الاطار الامامي اليمين (٤٠) قدم والاطار الامامي الأيسر (٣٨) قدم والاطار الخلفي الايمن (٤٠) قدم والاطار الخلفي الايسر (٣٨) قدم فيكون مجموع المسافات = (١٥٦) قدم، فيقسم هذا العدد على عدد الاطارات وهي أربع فيكون المتوسط الحسابي الناتج هو مسافة الفرامل للسيارة ($\frac{١٥٦}{٤}$ = ٣٩ قدما).(١)

٩ ـ كيفية حساب سرعة السيارة :

هناك معادلة عامة يمكن عن طريقها التعرف على سرعة السيارة قبل ارتكابها الحادث، ومنطوق هذه المعادلة أن: (٢)

$$\text{معامل الاحتكاك} = \frac{\text{مربع السرعة بالميل}}{\text{٣٠} \times \text{طول مسافة الفرامل (بالقدم)}}$$

---

(١) قارن : العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٤٣.

(٢) المرجع السابق، ص ١٤٧؛ ويلاحظ ان الرقم (٣٠) الموجود في مقام الكسر الدال على المعالة هو رقم ثابت يستخدم في جميع المعادلات.

وقد سبق أن رأينا أن كل طريق لـه معـامـل احتكـاك معين، وأن هنـاك أجهزة حديثة تستخدم في قيـاس معـامـل الاحتكـاك في أي جـزء من الطـريق، كالجزء الذي وقع فيه الحادث(١).

فإذا عرفنا قيمة معامل الاحتكاك عن طريق الجهاز بمكان الحادث، وقـام المحقق بقياس طول مسافة الفرامل، فانه بالتعويض في المعادلة السابقـة يمكننـا الحصول على السرعة التي كانت تسير بها السيارة قبل وقوع الحادث.

مثـــال :

اذا كان معامل الاحتكاك في مكان الحادث يعادل ٠,٦ وكان طول مسافـة الفرامل (المتوسط الحسابي لطول انزلاق الأربـع عجـلات) ٥٠ قـدمـاً، فما هي سرعة السيارة التي ارتكبت الحادث قبل وقوع هذا الحادث ؟

الحـــــل

$$\because \text{معامل الاحتكاك} = \frac{\text{مربع السرعة بالميل}}{\text{٣٠} \times \text{طول مسافة الفرامل (بالقدم)}}$$

$$\therefore \text{٠,٦} = \frac{\text{مربع السرعة بالميل}}{\text{٣٠} \times \text{٥٠}}$$

$$\therefore \text{مربع السرعة بالميل} = \text{٠,٦} \times \text{٣٠} \times \text{٥٠} = \text{٩٠٠}$$

$$\therefore \text{سرعة السيارة بالميل} = \sqrt{\text{٩٠٠}} = \text{٣٠ ميلا(٢).}$$

(١) راجع ما سبق، ص.
(٢) الميل = (١٦٠٠) متر.

ويلاحظ أن تحديد السرعة وفقا للطريقة السابقة، يدل على أن السيارة كانت تسير قبل وقوع الحادث بسرعة لا تقل بأي حال من الأحوال عن هذه السرعة المحتسبة، لأنه وفقا للمعادلة السابقة فان الخطأ في حساب معامل الاحتكاك أو في حساب طول مسافة الفرامل يكون تأثيره ضعيفاً بالنسبة للسرعة المحتسبة.

ففي المثال السابق اذا حدث خطأ في حساب معامل الاحتكاك، وكان الحساب ٠,٧٥ بدلا من ٠,٦ فان سرعة السيارة المحتسبة في هذه الحالة ستكون $\sqrt{٥٠ \times ٣٠ \times ٠,٧٥}$ = ٣٣,٥ ميل / ساعة تقريباً.

فالخطأ في السرعة هنا ٣,٥ ميل / ساعة، وهذا يمثل نسبة مئوية قدرها

$$\frac{١٠٠ \times ٣,٥}{٣٠} = ١١,٦٪.$$

في حين كان الخطأ في تقدير معامل الاحتكاك من ٠,٦ الى ٠,٧٥ تمثل نسبة المئوية : $\frac{١٠٠ \times ٠,١٥}{٠,٦} = ٢٥٪$

أي أن النسبة المئوية للخطأ في تقدير السرعة (١١,٦٪) أقل من نصف النسبة المئوية للخطأ في تقدير معامل الاحتكاك (٢٥٪).

ويصدق نفس الشيء في حالة حدوث خطأ محتمل ومتوقع في حالة قياس طول مسافة آثار الفرامل.

ولهذا يمكن القول بأن السرعة المقدرة على أساس المعادلة السابقة تمثل الحد الأدنى للسرعة التي كانت تسير بها السيارة قبل ارتكابها للحادث(١).

---

(١) قارن : العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٥٠ وما بعدها.

ثالثاً : سؤال قائدي السيارات(١) :

من أهم وسائل التعرف على حقيقة الحادث، المعلومات التي يتم الحصول عليها من قائدي السيارات المتورطة في الحادث، ومقارنتها بأقوال الشهود الآخرين، ومعرفة مدى اتفاقها مع المعلومات التي تم استخلاصها من الآثار المادية التي عثر عليها في مكان الحادث.

ولهذا يجب أخذ المعلومات المستقاة من قائدي السيارات بحذر وبعد دراستها واجراء المقارنات المشار اليها، ذلك لأن بعض السائقين تهربا من المسئولية، قد يدلي بأقوال مخالفة للحقيقة، كالقول بأنه كان يسير بسرعة منخفضة أو أنه توقف في الشارع الفرعي بسبب تعطل الفرامل، بينما يكون هو الذي قام بتعطيلها بمجرد وقوع الحادث ونزوله من السيارة وانشغال المتورطين الآخرين فيه بأمر هذا الحادث، وذلك عن طريق قطع أو سحب أنبوب زيت الفرامل، فمثل هذه الحيلة يمكن اكتشافها، لأن زيت الفرامل يكون متجمعا أسفل السيارة في مكان الحادث، في حين أنه اذا كان فصل أنبوب زيت الفرامل طبيعياً، فان المحقق سيجد قطرات بطول سير السيارة، ولن يجد كمية كبيرة منه أسفل السيارة في مكان الحادث، وهكذا يظهر عدم صدق أقوال السائق.

أيضا قد يغير السائق من أقواله، كأن يذكر أنه كان يسير بسرعة ٩٠كم/ساعة، وحينما يشاهد لوحة مرورية تحدد السرعة في المنطقة بمقدار ٦٠ كم/ساعة، فانه يقوم بتعديل أقواله، وعلى المحقق أن يثبت هذا التغيير في الأقوال الذي يدل على عدم صدق السائق.

وهناك نوعان من المعلومات يمكن الحصول عليها من السائق، هي :

أ ـ معلومات روتينية : تتضمن سؤاله عن إسمه وعمره وعنوانه

---

(١) راجع : عميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٠١ وما بعدها؛ المحامي : عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ١٣٥ ومابعدها.

ومهنته وبيانات التراخيص التي يحملها أو عدم حمله لرخصة قيادة أو رخصة ملكية مثلا، على التفصيل الذي سبق بيانه.

ب ـ معلومات تتعلق بالحادث : وهذه تشتمل اسئلة عن كيفية وقوع الحادث، ونوعه وأسباب وقوعه، وأهم الأسئلة التي يمكن للمحقق أن يستخدمها في هذا المجال نسوق ما يلي :

١ ـ ما هو اتجاهك، ومن أين أتيت : وذلك لمعرفة وجهة السيارة.

٢ ـ لماذا كنت سائراً في هذا الاتجاه؟ لأن اجابة هذا السؤال تحدد الهدف من الرحلة، ومن خلاله يمكن معرفة أسباب وقوع الحادث، فاذا أجاب السائق، مثلا أنه كان ينوي التوجه الى المستشفى لنقل شخص مريض، فمن المحتمل جدا الاستنتاج بأنه كان يسير بسرعة كبيرة بسبب حالة المريض الذي ينقله.

٣ ـ ما هي المسافة التي كانت بينك وبين السيارة المصدومة، أو بينك وبين الشخص المدهوس أو المصاب قبل وقوع الحادث مباشرة؟

فاجابة هذا السؤال تفيد في التعرف على السرعة التي كان يسير بها، وعلى مدى احتراز السائق وحرصه وانتباهه أثناء قيادة السيارة.

فاذا كانت الإجابة أن السيارة أو الشخص كان على مسافة قصيرة منه، فهذا يدل على عدم كشفه وانتباهه للطريق مما جعله يتفاجأ بوجود السيارة المصدومة أو الشخص المجني عليه على بعد مسافة قصيرة منه، ولم يستطع الوقوف على مسافة آمنة منه وبالتالي قام بصدمه.

٤ ـ ماذا كنت تعمل قبل وقوع الحادث. وعند مشاهدتك للسيارة الثانية أو الشخص المدهوس.

فقد تكون الاجابة انه كان ينظر في المرآة الامامية والجانبية للسيارات القادمة من الخلف لأنه كان يريد تجاوز سيارة أمامه، أو أنه كان يشعل

سيجارة أو يحتسي عصيرا أو ماء أو كان يتكلم أو يتشاجر مع أحد الركاب، فهذه الاجابات تدل على ان السائق لم يكن منتبها للطريق وأنه غير حريص على حياته وحياة الركاب وحياة غيرهم من مستعملي الطريق.

٥ ـ ما هي السرعة التي كنت تسير عليها؟

وتفيد الإجابة على هذا السؤال في الحكم على تصرفات وأقوال السائق، فاذا أجاب بأن السرعة كانت كبيرة وتزيد عن الحد المسموح به، فان هذه السرعة تكون سببا من أسباب وقوع الحادث، واذا أدعى على غير الحقيقة بأن سرعته كانت بطيئة وأقل من المحددة بمعرفة المرور للسير في هذا الطريق، فعلى المحقق أن يكشف هذا الادعاء بما توافر لديه من أقوال الشهود والمجني عليه والآثار المادية كآثار الصدمات والاحتكاكات، وآثار الفرامل التي وجدت بمكان الحادث. وهذا معناه أن هذا السائق يتوقع منه الكذب وتغيير أقواله، ولذلك يجب دائما تمحيص هذه الأقوال والتأكد من مدى صدقها من عدمه.

٦ ـ أين ومتى توقعت وقوع الحادثة؟

تفيد إجابة هذا السؤال في بيان المرحلة التي توقع عندها حدوث الحادث، فالإجابة سوف تتضمن بيان المسافة الحرجة التي كانت بين السائق وبين نقطة التصادم، أو وقوع الحادث وكذلك التوقيت الحرج الذي سبق وقوع الحادث مباشرة، لمعرفة ما اذا كان بامكان السائق تدارك وقوع الحادث من عدمه وذلك بعد استبعاد مسافة ومدة رد الفعل التقريبية.

٧ ـ ماذا فعلت لتجنب أو تفادي وقوع الحادث ؟

وتبدو أهمية هذا السؤال في أنه يوضح مرحلة فترة رد الفعل، وهل السائق عند وصوله لمرحلة التوقيت الحرج حاول القيام بعمل معين للخروج من هذا المأزق، أيضا يمكن معرفة ما اذا كان السائق منتبها في خلال هذه اللحظة أم مشغولاً بأمور أخرى بحيث لم يستطع اتخاذ رد فعل مناسب في توقيت مناسب لتجنب وقوع الحادث.

وقد يذكر السائق أنه حاول تفادي وقوع الحادث باستخدام فرامل السيارة ورغم ذلك حدث التصادم، فهذا يدل على أنه قد تكون السرعة كبيرة والمسافة التي تركها بينه وبين الشيء الذي إصطدم به لم تكن كافية لرد الفعل والتوقف (مسافة رد الفعل + مسافة التوقف)، أو أن الفرامل لم تكن جيدة، وهنا يمكن مقارنة مسافة الفرامل لمعرفة السرعة التي كانت عليها السيارة قبل الحادث بأقواله للتأكد من مدى صحتها، أيضا فان الكشف على سلامة فرامل السيارة يمكن المحقق من الحكم على مدى سلامة أقوال السائق.

أيضا قد يذكر السائق أنه استخدم آلة التنبيه في الوقت المناسب، ورغم ذلك فان الشخص المصدوم أو السيارة المصدومة لم تنتبه، وهنا قد تكون أقوال السائق صحيحة اذا كان المصدوم طفلا صغير أو شخص كبير في السن أو شخص سكران أو متعاطي مخدرات، ويصدق ذلك بالنسبة لسائق السيارة المصدومة.

٨ ـ ما هي طريقة استعمالك للفرامل أو آلة التنبيه؟

تفيد اجابة هذا السؤال مدى المجهود الذي بذله السائق في محاولة تفادي الحادث، وسوف يؤيد أو ينفي أقواله مقارنتها بآثار الفرامل وأقوال الشهود الذين يكونون قد سمعوا التنبيه بآلة التنبيه التي أطلقها لتحذير فرد المشاة المصدوم أو السيارة التي خرجت مثلا عن خط السير دون انتباه، ولم يمتثل سائقها لسبب من الأسباب لتحذير آلة التنبيه، كما توضح الاجابة ما اذا كان قد استخدم الفرامل بقوة تكفي لغلق العجلات أم برفق أم تركها فجأة.

٩ ـ اشرح بالتفصيل كيف وقع الحادث؟

وفي اجابة هذا السؤال يترك السائق ليشرح بالتفصيل كل تفاصيل وقوع الحادث، حيث يمكن من خلال أقواله المفصلة معرفة السبب الحقيقي لوقوع الحادث.

١٠ ـ أين وقعت الحادثة بالضبط؟

وتفيد اجابة هذا السؤال في تحديد موقع التصادم أو الدهس، أي نقطة التلاقي الأولى بين السيارتين أو بين السيارة والمدهوس، لأن المعاينة قد تظهر ان الوضع النهائي للسيارات أو المجني عليهم المشتركين في الحادث وجدوا في مكان بعيد بمسافة معينة عن نقطة التصادم، وهذا يوضح شدة الصدمة ومدى السرعة التي كانت عليها السيارة مرتكبة الحادث.

كما يفيد تحديد موقع التصادم ما اذا كان السائق قد التزم بخط السير أم أنه تجاوزه وقام بالسير في طريق السيارات الأخرى القادمة من يمينه أو يساره أو القادمة في مواجهته، وغير ذلك من الأمور التي يتضح منها خطأ السائق أو السائقين أو المشاة المشتركين في الحادث.

لكن يلاحظ عدم أهمية توجيه هذا السؤال اذا كان موقع التصادم ظاهرا وواضحاً من المعاينة، كما لو توقفت السيارة في مكانها بمجرد وقوع الحادث.

١١ ـ أين توقفت بعد التصادم أو عقب وقوع الحادث؟

ويمكن عدم توجيه هذا السؤال إذا أمكن تحديد موقع السيارة أو السيارات المشتركة في الحادث بعد التصادم، ورغم ذلك فان اجابة السائق تفيد في بيان وجهته قبل الحادث وسرعته، وما اذا كان قد حاول تفادي الحادث أم لم يحاول، نتيجة عدم انتباهه أو عدم شعوره، لكونه مخدراً أو سكراناً مثلاً.

١٢ ـ ماذا فعلت بعد وقوع الحادث؟

واجابة السائق عن هذا السؤال مفيدة من نواح عديدة، فقد يذكر أنه حرك السيارة من مكانها بعد وقوع الحادث ونقلها الى أحد جوانب الطريق، أو أنه نزل بسرعة للاطمئنان على حالة السيارة الأخرى أو معرفة ما بسيارته من اضرار اذا كانت السيارة الأخرى هي التي صدمته، أو نزل للاطمئنان على حالة الشخص المصدوم أو المدهوس، أو أنه اتصل بالشرطة أو الاسعاف للحضور

فورا للمعاينة ونقل المصابين، وغير ذلك من الأقوال، ومقارنتها بأقوال الشهـود وما ظهر من المعاينة، لأن السائقين يحاولون الهروب من المسئـوليـة، فيغيرون من معالم النتائج الطبيعية التي نتجت عن الحادث بسرعة وقبل حضور الشرطة أو مشاهدة الشهود، فقد يرد في أقواله ما يفيد تغييره لحقيقة الوقـائع والنتـائج المترتبة على الحادث.

١٣ ـ من الذي شاهدته بعد وقوع الحادث مباشرة؟

تفيد اجابة هذا السؤال في معرفة الشـاهـد الأول للحـادثـة ولـو لم يكن السائق يعرفه إلا بالأوصاف التقريبية.

ويمكن سؤاله عمن شاهدهم من غير أطراف الحادث بعد وقوع الحـادث مباشرة اذا كانت الاجابة ان أول من شاهده هو أحد أطراف الحـادث، فمن المهم معرفة ما إذا كان هنـاك بعض الشهـود من غير أطـراف الحـادث يكـونـوا قـد شاهدوا الحادث، حيث تأتي شهادتهم في الغالب محايدة لأنهم ليسوا أطرافـاً في الحادث.

١٤ ـ هل تحدثت مع الشاهد بعد وقوع الحادث، ومـا هـو الحـديث الذي دار بينكما؟

يترك السائق يسترسل في شرح الحديث الذي دار بينه وبين الشاهد حول الحادث حتى يمكن معرفة الحقيقة من جميع الأطراف.

١٥ ـ ما هي الأضرار التي أصابت سيارتك؟

١٦ ـ هل التامين على السيـارة شـامـل أم ضـد الغير فقط، ومـا هي شركة التامين التي قمت بالتامين لديها.

١٧ ـ هل لديك تفصيلات أخرى؟

والاسئلة السابقة تعتبر نماذج للاسئلة التي يمكن استخدامها في التحقيق في الحوادث المختلفة، وهذا لا يمنع أن يستخدم المحقق أسئلة أخرى بحسب نوع

وظروف كل حادث، بشرط أن تكون واضحة ومفهومة وأن يتم شرح معناها بطريقة مبسطة لمن توجه اليه، حتى يفهمها وتكون اجاباته دقيقة وليست غامضة.

كما يستطيع المحقق الاستعانة بمترجم اذا كان أحد أطراف الحادث لا يعرف اللغة العربية وكان المحقق لا يعرف لغة هذا الشخص، كما لو كان السائق الماني الجنسية وليست له معرفة باللغة العربية والمحقق لا يعرف اللغة الالمانية، وأن يثبت المحقق ذلك في محضر التحقيق.

رابعاً : سؤال الركاب(١) :

من المهم جدا سؤال الركاب في السيارات المتورطة في الحادث، فهم الذين عايشوا الحادث لحظة بلحظة، أي في جميع مراحله، وستكون معلوماتهم قيمة حول تحديد كيفية وقوع الحادث، وأسباب وقوعه وهل ترجع هذه الأسباب لسائق السيارة التي يستقلونها أم سائق السيارة الأخرى، أم المشاة أم أن السبب مشترك بين أكثر من طرف ممن تورطوا في الحادث، ومقارنة هذه الأقوال بأقوال السائقين للتأكد من صحتها أو عدم صحتها.

ويجب التريث في توجيه الاسئلة للركاب حتى تهدأ اعصابهم بعد وقوع الحادث وحتى يكونوا قادرين على تذكرهم معظم التفصيلات.

كما يجب سؤال كل منهم على حدة لمعرفة أوجه الاتفاق وأوجه الخلاف التي اشتملت عليها أقوالهم حول الحادث ومقارنة هذه الأقوال بأقوال السائقين بهدف الوصول الى الحقيقة كاملة.

ومن الأسئلة التي يمكن توجيهها للركاب نذكر ما يلي :

١ ـ **أسئلة روتينية عن الاسم والجنس والعنوان**، وهي التي عرضناها فيما سبق.

---

(١) راجع : عميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٠٤؛
المحامي / عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ١٤١.

٢ ـ ما هي علاقتك بسائق السيارة؟

فهل هو مجرد راكب في سيارة اجرة، أم صديق، أم قريب كالأبن أو الزوجة أو أخ أو أب وغيرهم، لأن علاقة القرابة أو الصداقة قد تؤثر من بعيد أو قريب على أقوالهم مما يجب معه التأكد من صحتها عن طريق الشهود أو الأدلة المادية المعثور عليها بمعرفة المحقق ومعاونيه.

٣ ـ ما هو موقعك داخل السيارة؟

فالراكب في الأمام، أي بجانب السائق تكون رؤيته للحادث مماثلة لما شاهده السائق وأكثر مما رآه راكب يجلس في الخلف مثلا.

٤ ـ ماذا كنت تفعل قبل وقوع الحادث مباشرة؟

وتفيد اجابة هذا السؤال في الحكم على دقة أقواله حول الحادث، فاذا كان نائما، أو يتحدث مع زميل مثلا فان مشاهدته لتفاصيل وقوع الحادث لن تكون كاملة، بعكس الراكب الذي يذكر أنه كان متيقظاً ومراقباً للطريق.

٥ ـ ماذا كان يفعل السائق قبل وقوع الحادث؟

هل كان يتحدث مع الركاب أو يتشاجر معهم، أو يغني مثلا، أو كان متضايقاً، لأن سيارة اخرى في الطريق كانت قد ضايقته مثلا، وهل كان يحتسي شيئا وخاصة الخمر، فكل هذه الأقوال تفيد في الحكم على الحالة النفسية والعصبية التي كان عليها السائق قبل الحادث مباشرة، وبالتالي تحديد مسئوليته ومدى مساهمته في وقوع الحادث.

٦ ـ هل شاهدت السيارة الأخرى أو الشخص المصدوم أو المدهوس قبل الحادث مباشرة؟

فبالنسبة للسيارة الأخرى قد يذكر الراكب انها كانت مسرعة، أو أنها خرجت على خط السير المحدد لها وسارت في مواجهة السيارة التي كان يستقلها، وهل كانت تضيء النور المبهر ليلا مما أصاب نظرهم ونظر قائد

سيارتهم بالابهار فلم يتمكن من تمييز الطريق بوضوح فصدم هذه السيارة أو صدم شخصاً أو سيارة أخرى كانت تسير أمامه أو اصطدم بالرصيف مثلا. وبالنسبة للشخص المدهوس فقد يذكر انه كان يمر من منطقة عبور مشاة، أو أنه مر من وسط الطريق فجأة أمام السيارة أو أنه كان طفلا صغيراً جرى أمام السيارة، وكلها أمور تفيد في تحديد مسئولية السائق.

٧ ـ ما هو موقع السيارة التي كان يستقلها؟

هل كانت تسير في خط السير المقرر أم أنها كانت تتجاوزه دائما مما أدى الى صدمها السيارة الأخرى.

٨ ـ ما هي السرعة التي كان يسير عليها السائق، وهل شاهد عداد السرعة قبل وقوع الحادث مباشرة؟

٩ ـ هل قام أحد الركاب بتنبيه السائق عن خطر وقوع الحادث، وماذا كان رد فعل السائق ؟

تفيد اجابة هذا التساؤل عما اذا كان السائق منتبها للطريق بطبيعته، أم أنه كان يسوق دون إكتراث وأن الركاب هم الذين وجهوا نظره الى هذا الخطر.

١٠ ـ هل حاول السائق تفادي وقوع الحادث، ومتى وأين قام بهذه المحاولة في حالة قيامه بها.

تفيد إجابة هذا السؤال في إظهار تصرف السائق عندما شاهد الخطر قبل وقوعه، وهل كان منتبهاً أم أنه فوجيء بأن سيارته وقعت في حادث، ويدل على ذلك أيضا معرفة المسافة بين مكان وقوع الحادث وبين اللحظة التي بدأ فيها السائق محاولة تفادي وقوع الحادث.

كما يمكن سؤال الركاب بعض الاسئلة الأخرى عن درجة الرؤية قبل وقوع الحادث، وعن سطح الطريق وهل كان زلقاً أم مبللا أو مغطي ببعض الرمال مثلا مما ساهم في وقوع الحادث.

خامساً : سؤال الشهود :

يقصد بالشهود هنا الأفراد الذين شاهدوا الحادثة من غير الركاب، وعلى المحقق أن يجتهد في البحث عنهم وأخذ أقوالهم عن الحادث، وهناك بعض المواقع التي يسهل وجود شهود بها مثل الطرق التي تطل عليها المحلات والأسواق، وهناك مواقع أخرى يصعب وجود شهود عيان بها كالطرق الطويلة خارج المدن، وخاصة أثناء الليل.

وقد لا يجد المحقق شاهدا يتطوع للشهادة بمكان الحادث، ولذلك يجب عليه أن يستثيرهم بالقول مثلا أن حالة المصاب خطرة، أو أن السائق يدعي أنه كان يسير بسرعة بطيئة لا تتجاوز (٢٥) كم / ساعة، فلعل أحدهم ينبري للإدلاء بشهادته ويسرد ما شاهده بمنطقة الحادث، وبالتالي فانه يكشف نفسه، والمهم أن يكون الشاهد قد شاهد الحادث بوضوح أو سمع شيئاً منه كصوت فرامل قوية، أو صوت ارتطام أو صوت أحد ينادي على طفل صغير كان قد عبر طريق السيارات دون انتباه من ذويه مثلا، مما لفت انتباهه لمشاهدة الحادثة(١).

والأسئلة التي توجه للشهود قريبة من تلك التي توجه للركاب وسبق لنا بيان بعضها، اضافة الى ذلك يمكن أن توجه للشهود الأسئلة التالية :

١ ـ اسئلة روتينية عن الاسم والجنس والسن والعنوان والمهنة.

٢ ـ هل لديك علاقة بأطراف الحادث؟

وتفيد الاجابة في الحكم على مدى دقة وصحة أقوال الشاهد وعدم تأثرها بصلة قرابة أو صداقة بينه وبين بعض الأطراف.

---

(١) قارن : العميد مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٠٣؛ المحامي / عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ١٤٣.

٣ - أين كنت لحظة وقوع الحادث؟

فالقرب من مكان الحادث يدل على قدرته على مشاهدة تفاصيل الحادث وبالتالي الاطمئنان إلى أقواله، خاصة اذا جاءت مطابقة لأقوال أخرى للسائقين أو الركاب أو الآثار المادية، هذا بعكس الوقوف في مكان بعيد من موقع الحادث.

٤ - اذكر ما شاهدته بالتفصيل عن هذه الحادثة؟

٥ - وهناك اسئلة عامة أخرى عن سرعة السيارة بالتقريب، ومكان وجود الشخص المدهوس بالطريق، وهل شاهد تجاوز السيارة للسيارات الأخرى، وكيفية التجاوز، ودرجة الرؤية، وحالة سطح الطريق، وهل كانت السيارات تتسابق في الطريق وهل كسر السائق الاشارة الحمراء، وغير ذلك من أسباب وقوع الحادث، ومقارنة هذه الأقوال بأقوال السائقين للتعرف على مدى صدقها من عدمه، وذلك بهدف الوقوف على تصور كامل وسليم عن كيفية وقوع الحادث، وتحديد مسئولية كل من اشترك في الحادث والدور الذي لعبه كل منهم في هذا الخصوص، حتى يأتي التحقيق سليمًا وعادلاً ومطابقاً للواقع، وحتى يكون أساساً صحيحاً للحكم الذي تصدره المحكمة لتحديد مسئولية المتورطين في الحادث.

الفصل الثامن

تحقيق حادث الصدم والهروب

من الحوادث المرورية التي تدل على سوء خلق الجاني، هو حادث الصدم أو الدهس ثم الهرب، ففي بعض حالات حوادث المرور نجد ان الجاني، خوفاً وهروباً من المسئولية، يصدم سيارة أو يتسبب في صدمها أو يدهس شخصا ثم يهرب من مكان الحادث على الرغم من أنه قد ينتج عن الحادث إصابات بشرية خطيرة، وقد يكون المصاب في حاجة الى مساعدة عاجلة كان في استطاعة الجاني تقديمها له لانقاذ حياته، بدلا من تركه بعد صدمه يواجه مصيره في الطريق العام.

والمحقق في مثل هذه الحوادث، بجانب الاجراءات التي يتخذها لتحقيق حوادث السير العادية، والتي عولجت في الفصول السابقة، فإنه يتخذ العديد من الإجراءات، التي من شأنها الكشف عن شخصية السائق الهارب والقبض عليه وتقديمه للمحاكمة.

وبالتالي فان تركيزنا في هذا الفصل سوف ينصب على هذا النوع الثاني من الإجراءات التي تهدف الى التوصل الى السائق الهارب في أقصر وقت ممكن.

ويمكن إجمال هذه الإجراءات فيما يلي :

أولاً ـ الإجراءات التي يتخذها المحقق عند وصوله الى مكان الحادث :

بعد أن يصل المحقق الى مكان الحادث، ويجد السيارة المصدومة أو

الشخص المصدوم أو المدهوس، ولا يجد السائق في مكان الحادث، يجب عليه القيام بالإجراءات التالية :

١ ـ سرعة نقل الشخص أو الاشخاص المصابين الى أقرب مكان للعلاج.

٢ ـ التأكد من أن سائقاً أو أكثر قد تورطوا في الحادث، وأنهم هربوا من مكان الحادث، فربما يكون هذا السائق قد حمل أحد المصابين الى المستشفى للعلاج أو انه سلم نفسه للشرطة.

أيضا يجب على المحقق ألا يعتمد تماما على ما يقرره بعض الشهود في مكان الحادث بأن السائق ليس هارباً وانما توجه بأحد المصابين للمستشفى، لأن الاعتماد على ذلك، وعدم اتخاذ اجراءات للقبض على السائق الذي قد يكون هارباً بالفعل؛ فيه مضيعة للوقت مما يعطيه فرصة للهروب والاختفاء عن أعين الشرطة.

٣ ـ على المحقق أن يرتدي دائما السترة الفوسفورية، اذا كان يحقق ليلا للفت انتباه السيارات القادمة الى وجوده على الطريق حفاظاً على حياته وحياة من معه من فريق التحقيق.

ثانياً : كيفية التعرف على السائق والسيارة التي هربت من مكان الحادث :

إذا تأكد المحقق أن السائق هرب من مكان الحادث، فيجب عليه اتخاذ مجموعة من الإجراءات للتوصل الى السائق والسيارة الهاربة، أهمها ما يلي :

١ ـ سؤال الشهود الذين شاهدوا الحادث، عن أوصاف السائق والسيارة الهاربة، مثل رقم السيارة وجهة التسجيل واللون والموديل، ولون الزجاج أو ما اذا كان بها زجاج مكسور أو أشياء محملة عليها أو كان لونها غير عادي أو كانت بها مواد غير عادية عالقة بها.

ويجب التحقق من صحة أقوال الشهود، خاصة فما يتعلق بلون السيارة الهاربة أو رقمها وأوصاف السائق، لأن الخطأ في هذه الأوصاف من شأنه تضليل عملية البحث عن الهاربين.

٢ ـ سؤال المجني عليه أو المجني عليهم عن أوصاف السائق والسيارة الهاربة، اذا كانت حالتهم الصحية بعد الحادث تسمح بذلك، ويلاحظ في الحالات الخطرة التي يكون فيها المجني عليه على وشك الوفاة ولم يجد المحقق شهودا للحادث عليه سؤال المجني عليه عن أوصاف السائق والسيارة الهاربة لأن هذه الأقوال تكون مفيدة جدا في هذا الخصوص.

٣ ـ من خلال المعاينة وجمع الآثار المادية، قد يجد المحقق آثاراً لاجزاء من صبغة أو زجاج أو بلاستيك السيارة الهاربة، والتي يمكن من خلالها التعرف على أوصافها، كذلك فان آثار الاطارات تفيد في بيان نوع السيارة الهاربة، كالاطارات المزدوجة والاطارات الكبيرة التي تدل على أن سيارة شحن أو باص متورط في الحادث.

٤ ـ رفع أية آثار بصمات تكون على السيارة المضرورة وكذلك آثار الاقدام التي يتركها السائق الهارب في محل الحادث عادة عندما يتوقف بعد الحادث ليرى ما حدث ثم يستأنف السير والهرب حتى لا يتعرف عليه أحد(١).

٥ ـ من خلال فحص ملابس الشخص المدهوس أو السيارة المصدومة يمكن مشاهدة آثار من صبغ السيارة الهاربة على الجزء المصدوم بالسيارة المضرورة، وذلك تطبيقاً لفكرة تبادل المواد التي مؤداها أن كل ملامسة أو تصادم يترك أثراً بالتبادل، وعند القبض على السيارة الهاربة يمكن باستخدام جهاز التحليل الطيفي إثبات أن الصبغ أو الآثار الأخرى الموجودة عليها هي من

---

(١) العميد / مصطفى البيلي، المرجع السابق، ص ١٢٧.

نفس جسم الشخص المدهوس أو أجزاء من ملابسه وهذا يؤكد اشتراك السيارة الهاربة في الحادث(١).

٦ - يستطيع المحقق أيضا الحصول على معلومات عن الركاب الذين قد يكونون بالسيارة الهاربة، ومن خلال الأوصاف المختلفة لهؤلاء الركاب كالنوع ولون البشرة أو الشعر، والملابس والعمر وغيرها، يمكن التعرف عليهم ليكونوا دليلا في التعرف والوصول الى السيارة الهاربة.

٧ - من خلال حجم الأضرار التي حدثت بالطريق أو السيارة المصدومة يمكن أخذ فكرة عن حجم الأضرار التي لحقت بالسيارة الهاربة، إضافة الى تطبيق فكرة تبادل المواد المشار اليها سابقاً.

٨ - معرفة الاتجاه الذي كانت تسلكه السيارة الهاربة قبل وقوع الحادث، ووجهتها بعد ارتكاب الحادث والهروب، وذلك من واقع أقوال الشهود والمصابين وآثار الفرامل ان وجدت، لأن تتبع السيارة في هذا الاتجاه قد يقود الى معرفتها، حيث أن التلفيات التي تكون حدثت فيها بسبب الحادث قد تحول بين السائق وبين مواصلة السير بها.

ثالثاً : الإجراءات التي يجب اتخاذها للقبض على السيارة الهاربة:

١ - سرعة اخطار العمليات عن الأوصاف المحتملة للسيارة الهاربة والسائق الهارب، وما قد يكون معه من ركاب للتعميم عليهم في الطرق المختلفة على مستوى الامارة والدولة، وعدم التباطؤ في هذا المجال، لأن التباطؤ يعطي الفرصة للسائق المتهم للهروب نهائياً من العدالة.

٢ - أن يطلب المحقق من ادارة المرور والتراخيص معلومات كافية عن

---

(١) قارن : المحامي / عدنان عبدالمجيد، المرجع السابق، ص ٩٠.

السائق والسيارة الهاربة، لأن هذه المعلومات تفيد المحقق في إخطار العمليات والجهات المختصة للنشر عن السيارة الهاربة وسائقها.

٣ ـ تتبع السيارة في الاتجاه الذي يحتمل أن يكون السائق قد سلكه اثناء الهروب بعد ارتكاب الحادث، فكما سبق القول فان سؤال شهود آخرين، والاعتماد على وجود آثار أخرى مثل قطرات من الزيت أو الوقود متناثرة باستمرار في هذا الاتجاه، وتكون مشابهة للآثار التي وجدت في مكان الحادث، قد تقود الى مكان السيارة الهاربة، خاصة أنه من المحتمل جدا ألا يستطيع السائق مواصلة السير بها بسبب ما تكون قد تعرضت له من أضرار وتلفيات نتيجة الحادث كما سبق القول.

٤ ـ وفي تحديد السيارة الهاربة يجب على المحقق أن يركز على البحث في الطرق الفرعية والبعيدة عن رقابة الشرطة والدوريات. أيضا الطرق التي تتميز بسهولة الحركة وقلة المرور فيها، لأن السائق الهارب يحاول دائما الاختفاء بسيارته عن أعين الآخرين حتى لا ينكشف أمره.

٥ ـ أيضا يمكن تحديد اتجاه السيارة من خلال لوحة الأرقام التي يكون الشهود تعرفوا عليها، فاللوحات تحمل ألوانا ورموزاً تدل على ادارة المرور والامارة التي تكون السيارة مسجلة فيها، فيتم مراقبة الطرق المؤدية الى هذه الامارة أو الجهة التي قد يسلكها السائق، لأنه بعد الحادث قد يغير طريق السير ويحاول التوجه الى طرق معروفة لديه، وغالبا ما تكون طرق الجهة أو الامارة التي يقيم فيها وصدر منها ترخيص السيارة الهاربة.

٦ ـ على قائدي الدورية القيام بالمرور على الكراجات ومحلات التصليح، حيث أنه عادة ما يلجأ سائق السيارة الهاربة الى الكراجات لاصلاح سيارته من التلفيات، وقد يلجأ سائق السيارة الهاربة أيضا الى ترك سيارته في المواقف العامة وبعيداً عن الشارع.

لذلك يجب على الدوريات البحث في مثل هذه الحالات بالاماكن التي يوجد بها كراجات تصليح واماكن الانتظار والشوارع الفرعية.

٧ ـ البحث عن الأشخاص المشتبة فيهم بمكان الحادث، ففي مثل هذه الحوادث وغيرها من الحوادث الجنائية، غالبا ما يحوم المتهم حول مكان الحادث أو الجريمة لمعرفة التطورات في التحقيق، وما اذا كان أحد الشهود أو بعض الآثار يمكن أن تفيد في التوصل الى شخصيته، وبالتالي يستطيع أن يأخذ حذره ويتخذ الوسائل الكفيلة بعدم كشف أمره للشرطة.

٨ ـ الاعلان والنشر عن السيارة الهاربة والسائق الهارب في وسائل الإعلام والنشر كالاذاعة والتلفزيون والصحف والمجلات والنشرات الجنائية وفي الأماكن العامة مثل مكاتب البريد والاتصالات والأسواق العامة، وسوف يعتمد النشر على الأوصاف التي توصل اليها المحقق عن السائق والسيارة من خلال أقوال الشهود والمصابين وما أسفرت عنه المعاينة من الحصول على مجموعة الآثار المادية.

رابعاً : الإجراءات التي تتخذ عند ضبط سيارة مشتبه فيها :

عند تمكن الشرطة من ضبط سيارة يشتبه أن يكون قائدها هو الذي ارتكب الجريمة وهرب من مكان الحادث، فانه يجب اتخاذ الإجراءات التالية :

١ ـ عرض سائق السيارة أو الركاب وكل من هم محل اشتباه على الشهود أو المصابين، في حالة ادلاء أحد الشهود أو المصابين بأقواله بأنه يستطيع التعرف عليهم عند مشاهدة أحد منهم.

٢ ـ فحص ملابس الشخص أو الاشخاص المشتبه فيهم، فقد يكون عليها آثار دماء أو زيوت أو شحوم أو ألوان غريبة ومقارنتها بتلك الخاصة بالمجني عليه أو السيارات المضرورة في الحادث، فقد تكون من نفس النوع فيواجه بها السائق فلا يستطيع الانكار.

٣ ـ فحص الأشخاص المشتبه فيهم، فقد تكون بأحدهم اصابات ناتجة عن الحادث، وعرضه على الطبيب الشرعي لبيان سبب وتاريخ ونوع الاصابة، فلعلها تكون ناتجة عن الحادث.

٤ ـ فحص السيارة المشتبه فيها بكل دقة وذلك من عدة نواح أهمها:

أ ـ ارقام السيارة ومقارنتها بالارقام التي أدلى بها الشهـود، فمن الممكن أن تحمل نفس الرقم أو رقما مشابها، فقد يقرر أحد الشهـود أن رقم السيـارة التي ارتكبت الحادث ٤٤١٥٧ في حين تكون رقم السيارة المضبـوطـة والمشتبـه فيها ٤٤١٧٥، فهنا يوجد تشابه بين الرقمين يجب ان يكون محل اعتبـار لـدى المحقق ويجعله يبحث عن آثار أو أشياء أخرى مؤكدة وقاطعـة في اعتبـار هـذه السيارة هي السيارة الهاربة من عدمه.

ب ـ التلفيات والأضرار التي تكون بالسيارة المشتبه فيها، وسؤال السائق عن سبب هذه الأضرار.

ج ـ الكشف على هذه السيارة وفحصها بكل دقة لمعرفة ما اذا كانت بهـا إصلاحات أو اصباغ حديثة أو أجـزاء مستبـدلـة، ومكـان هـذه الاصـلاحـات والاصباغ وقطع الغيار، والربط بينها وبين ظروف الحادث، والآثار التي وجدت في مكان الحـادث، فـالخبراء الفنيين والمحقق الـواعي يستطيعـون ايجاد الصلـة والرابطة بين هذه التغييرات والتجديدات والآثار وبين الحادث، ومواجهة السـائق بهذه العلاقة في حالة التأكد من قيامها.

د ـ قد تكون على السيارة المشتبه فيها آثار للأصباغ المدهونة بها السيارة المضرورة استنادا الى فكرة تبادل المواد التي مؤداهـا أن أي تـلامس أو تصـادم بين جسمين ينتج عنه انتقال جزء من مادة كل منهما الى الآخر.

٥ ـ سؤال السائق عن المكان الذي كان موجوداً فيه وقت وقوع الحادث، وأن يطلب منه الاثبات اذا ادعى أنه كان وقت الحادث موجوداً في مكان بخلاف المكان الذي وقع فيه الحادث.

٦ ـ أن يواجه السائق بأقـوال الشهـود والمصـابين والأدلـة المـاديـة التي جمعها المحقق من خلال المعاينة.

وإذا كانت اجراءات المحقق منضبطة ودقيقة ومرتبة وكاملة، فان السـائق الهارب لن يجد أمامه سوى الاعتراف بارتكاب الحادث ثم الهروب بعد وقوعـه خوفا من المسئولية.

الفصل التاسع

تقارير حوادث السير

أولاً : أهمية التقرير :

بعد الانتهاء من اجراءات تحقيق حادث السير يقوم محقق السير بكتابة تقرير مفصل عن الحادث وعن الإجراءات التي قام باتخاذها(١).

وأهم ما في التقرير أنه يتضمن معلومات تصل الى مرتبة الحقائق بالنسبة للجهات الرئاسية العليا التي تعرض عليها هذه التقارير، ولذلك يجب على معد التقرير أن يتوخى الدقة في اعداده واثبات بيانات واقعية وليست من نسج تصوراته هو عن الحادث، فاذا ذكر المحقق في تقريره أن «السائق كان يسير بسرعة ٤٠ كم / ساعة» فيمكن قبول ذلك كحقيقة واردة فقط من قول السائق، وهو قول قد يكون مخالفا لما يثبت من المعاينة وأقوال الشهود والتحقيقات، أما اذا ذكر في التقرير أن «سرعة السيارة كانت ٤٠ كم / ساعة» ولم يوضح أن هذا التحديد ورد ضمن أقوال السائق، فان هذا التسجيل يكون خطأ، لأنه اثبات مخالف للواقع، فهنا لم يفرق المحقق بين الرأي وبين الحقيقة عند اثباته البيانات في التقرير.

ولذلك يجب أن يكون المحقق على علم ودراية وتعليم بما يجب عليه أن

(١) راجع في تعريف التقرير بصفة عامة، وأنواع التقارير الشرطية وقواعد اعداد التقارير، د. فريدون محمد نجيب: كتابة التقارير والمراسلات الشرطية، مذكرات مكتوبة على الإستانسل لطلبة كلية شرطة دبي، ١٩٩١.

يستخدمه من الألفاظ والتعبيرات الدقيقة عند اجرائه التحقيق واعـداد التقـريـر، وإلا ترتب على عدم معرفته وجهله بهذه الأمور آثار غـايـة في الخطـورة، منهـا ضياع حق المجني عليه مثلا في حادث السير في التعويض، والمحامون بارعون في اصطياد هذه الأخطاء وتـرتيب نتـائج قـد تصـل الى مطـالبتهم بتبرئة المتهم في حادث السير، لأن محضر التحقيق وتقرير الحادث لم يكتب بطريقـة قـانـونيـة ودقيقة وسليمة، وكما ذكرنا هناك فرق كبير بين كتابة أن «السـائق كـان يسير بسرعة ٤٠ كم / ساعة» وبين كتابة أن سرعة السيارة كانت ٤٠ كم / ساعة»، فالعبارة الأولى تعبر عن رأي السائق، وهو رأي قابـل لاثبـات العكس، والعبـارة الثانية تعبر عن حقيقة يفترض أن محقق السير قد تأكد من صحتها بالوسـائل المختلفة.

ثانياً : عناصر التقرير :

ووفقا للمعمول به في شرطة دبي، فان تقـريـر حـادث السير يتكـون من العناصر التالية :

١ ـ البـــــلاغ

فيجب أن يثبت في التقرير معلومـات عن البـلاغ تتضمن رقم البـلاغ عن الحادث في دفتر الأحوال ووقت وتاريخ التبليغ وجهـة الابـلاغ ووقت وتـاريـخ الحادث ومكان الحادث.

٢ ـ الانتقال الى مكان الحادث :

يتم اثبات وقت وتاريخ وصول أفراد الشرطة الى مكان الحادث، وحـالـة الجو ومدى الرؤية وحالة الطريق.

٣ ـ المركبات أو الحيوانات المتورطة في الحادث :

يذكر في التقرير تفاصيل عن المركبات والحيوانات التي وقع لها الحـادث، فتذكر أرقام وأنواع ووصف المركبات وتاريخ انتهاء ترخيصها.

٤ ـ تفاصيل عن سائقي المركبات :

يذكر اسم وعمر سائقي المركبات المتورطين في الحادث وجنسية كل منهم وعنوان محل الاقامة والعمل اذا كان يعمل، ونوع رخصة السوق ورقمها ومصدرها وتاريخ انتهاء الرخصة.

٥ ـ تفاصيل عن الشهود :

يتم اثبات أسماء الشهود وجنسية كل منهم وصناعته ومحل اقامته.

٦ ـ تفاصيل الأشخاص الذين وقع لهم الحادث :

فيتم اثبات أسماء الاشخاص المتورطين في الحادث وجنسية كل منهم وبيان الجنس والمهنة والعمر والديانة والعنوان، وإذا كان احدهم مصابا يذكر ما اذا كانت اصابته بليغة أم متوسطة أم بسيطة، وفي حالة وفاة أحد الأشخاص تذكر جميع هذه البيانات.

٧ ـ تفاصيل الأضرار التي لحقت بالمركبات المتعلقة بالحادث :

فيتم وصف التلفيات ومكانها وتقدير قيمتها إن أمكن.

٨ ـ تفاصيل موجزة عن الأضرار التي لحقت بالممتلكات، عدا الاضرار بالمركبات التي وقع لها الحادث :

فيذكر الاضرار التي لحقت بالممتلكات الأخرى من أثاث الطريق مثلاً، كالأرصفة وأعمدة الانارة وعلامات المرور والأشجار والمزروعات وغيرها.

٩ ـ تفاصيل موجزة عن أضرار الحيوانات التي وقع لها الحادث :

فيذكر نوع الحيوان ومقدار اصابته، أو نفوقه، واسم المالك.

١٠ ـ تفاصيل الاجراءات المتخذة من قبل الشرطة في الحادث :

وهذه تشمل بيان الاسعافات الأولية التي قدمتها الشرطة للمصابين، كذلك اثبات ما اذا تم توقيف أي شخص بسبب الحادث، فيذكر اسمه وسبب توقيفه.

١١ ـ **ملخص الحادث :**

في نهاية التقرير يتم كتابة ملخص اجمالي عن الحادث يتضمن سرداً مبسطاً عن نوع الحادث وكيفية وقوعه ومكانه وتاريخه وما اذا كانت قد تخلفت عنه اصابات ونوعها، أو وفيات وكذلك التلفيات والأضرار بالممتلكات والإجراءات النهائية التي تم اتخاذها بمعرفة محقق السير وغيره من الجهات المعنية.

١٢ ـ **التوقيع :**

يقوم محرر أو منظم التقرير بكتابة اسمه ورتبته والتوقيع على التقرير قبل رفعه الى السلطة الرئاسية.

١٣ ـ **مرفقات :**

يرفق بالتقرير رسم كروكي تقريبي بالحادث.

الفصل العاشر

دورنا في منع حوادث المرور والحد منها

عرفنا ان حوادث المرور وتزايد معدلاتها، تعتبر واحدة من أخطر المشكلات التي تواجه المجتمعات لما لها من آثار ضارة وعميقة بالنسبة لاقتصاد الدولة وكيانها الاجتماعي وأمنها القومي، فضلا عن نتائجها المؤسفة بالنسبة للأفراد واقتصادياتهم وإحساسهم بالأمن والطمأنينة.

ولعلنا لا نكون مبالغين، إذا قلنا ان التحقيق العلمي لحوادث المرور يعد الدعامة الأساسية التي يجب ان ترتكز عليها مثل هذه الدراسات، ذلك ان التحقيق وهو عملية استظهار الحقائق المتعلقة بالحادث، يمكن أن يقدم، فضلا عن تحديد المسئولية عن الحادث، المعلومات التفصيلية التي تتلقاها الاجهزة المعنية، بهدف تحديد ما يمكن اتخاذه من اجراءات أو وضع خطة فعالة لمنع وقوع هذه الحوادث أو التقليل والحد منها، وسوف نتناول ذلك ببيان المجالات التي يمكن تطويرها بهدف الحد من حوادث المرور وهي المجالات الهندسية، ونعقبه باعطاء فكرة عن دور المحقق المروري في هذا الخصوص:

أولاً : مجال الوسائل الهندسية :

١ ـ هندسة السيارات :

إن تصميم السيارات بطريقة أفضل وادخال التحسينات عليها من الممكن أن يؤدي إلى الاقلال من أثر حوادث المرور والحد منها، وسبق أن عرضنا لهذا الموضوع عند شرح عدم صلاحية المركبة كسبب من اسباب وقوع حوادث المرور، فنحيل القارىء على ما سبق بيانه.

٢ ـ هندسة الطرق :

عرفنا فيما سبق أن تصميم الطرق بطريقة أفضل تتناسب مع حجم المرور وكثافته والسرعة ونوعية استخدامها، واستخدام أحدث طرق الرصف والاضاءة، والعمل على معالجة عوائق الطريق والحد من خطورة التقاطعات والمنحنيات والمنحدرات ومناطق الاختناق، كلها أمور تساهم في الحد من حوادث المرور، وتحقيق الأمن في الطريق.

٣ ـ هندسة المرور :

أيضا فإن استخدام أفضل الوسائل الحديثة في تنظيم حركة المرور على الطرق مثل استخدام الاشارات الضوئية، واختبار طريقة تشغيلها، ومدى ملاءمتها لحجم المرور، واستخدام العلامات واللافتات والارشادات المرورية مثل وضع الخطوط على الأرضية وتحديد السرعات المناسبة في الطرق الداخلية والخارجية، وإزالة المطبات الصناعية من الطريق السريعة، يؤدي الى تخفيف الحوادث وتقليل آثارها الضارة والمدمرة، وذلك على التفصيل الذي سبق عرضه فيما قبل.

ثانياً : دور المحقق في منع حوادث المرور والحد منها :

عند وقوع حادث مروري يجب ألا نكتفي باجراءات التحقيق والمعاينة واجراءات المحاكمة فقط، بل يجب أن يمتد العمل أكثر من ذلك لمعرفة الأسباب المباشرة التي أدت الى وقوع الحادث ومعرفة العوامل التي ساعدت أو سهلت على ذلك، وعن طريق هذه المعلومات يمكن التوصل الى طرق علاج لهذه الحوادث والوقاية منها، وهذا يعني أن الشرطة تقوم بدور مزدوج في معالجة حوادث المرور، الأول دور وقائي، والثاني دورها في كشف وتحقيق الحادث بعد وقوعه.

وسبق لنا ان عرضنا في الفصول السابقة دور الشرطة في كشف وتحقيق الحادث بعد وقوعه، أما الآن فنعرض في عجالة لدور الشرطة في وقاية المجتمع من حوادث المرور.

ومن أجل الوصول إلى هذه الغاية يجب على المحقق أن يتبع الإجراءات التالية :

أ ـ جمع المعلومات :

يتم جمع المعلومات والبيانات اللازمة عن طريق اعداد خاصة، والتي يدون بها بعض المعلومات التي يمكن استخلاصها من واقع التحقيق والمعاينة اللذين يقوم بهما المحقق أثناء الحادث، ويجب على المحقق أن يثبت بيانات ومعلومات واضحة ودقيقة عند تحريره الاستمارة، حتى تكون النتائج المستخلصة معبرة عن الواقع، ويمكن الاستفادة منها في دراسة وتحليل اسباب حوادث المرور.

فعلى سبيل المثال : يجب ايضاح حالة السائق الصحية والنفسية وظروف قيادته للسيارة، هل كان تحت تأثير المشروبات الروحية أو المخدرات أم غيرها من المؤثرات. وبالنسبة للسيارة فانه يتعين فحصها فحصا دقيقاً للوقوف على مدى دورها في وقوع الحادث، ونفس الشيء بالنسبة للطريق، وأيضا يجب على المحقق ايضاح حالة المرور أثناء الحادث والاختناقات المرورية من أجل وضع خطة لمواجهة كل هذه المعوقات.

ب ـ تحليل المعلومات :

بعد جمع المعلومات والبيانات يجب إتباع الاسلوب العلمي للوصول إلى نتائج فعالة وجيدة، لذلك فانه لا نكتفي بجمع هذه المعلومات فقط بل لابد من تحليلها واستخلاص النتائج منها حتى يتم معرفة الأسباب المؤدية الى وقوع الحوادث.

جـ ـ التنبؤ بوقوع الحادث مستقبلاً :

ويقصد بالتنبؤ «القدرة على توقع الحادث قبل وقوعه في المستقبل نتيجة توافر أو توقع توافر ظروف تؤدي إلى وقوعه.

فرجل الشرطة يمكنه أن يتنبأ بوقوع المزيد من الحوادث المرورية في المناطق الآهلة بالسكان والمناطق التجارية، ومناطق وأوقات التجمعات كالمباريات الرياضية والمناسبات والاعياد، وأوقات العطلات الصيفية، أو عند إفتتاح طرق جديدة، أو ادخال تعديلات جديدة في الطريق، أو في حالة وجود عيوب في تصميم الطريق، أو عند وقوع حادث وتجمع الأفراد والسيارات حوله للمشاهدة، ففي هذه المناطق والمناسبات من المتوقع ان تحدث اختناقات مرورية تساعد على وقوع الحوادث المرورية.

والتنبؤ من الوسائل الهامة لمنع حوادث المرور، وبقدر نجاح رجل المرور في التوقع الصحيح لحوادث المرور، ثم الاستعداد الكامل لها، يكون نجاحه في منع الحوادث والحد منها، وحتى تكون توقعاته واجراءاته سليمة فإنه يستطيع الاستعانة باحصاءات الحوادث المرورية عن المناطق والمناسبات السابقة المماثلة(١).

د ـ وضع الخطة :

بعد دراسة البيانات التي جمعت وتحليلها، يمكن معرفة أسباب وقوع الحوادث، وبالتالي تقوم الجهات المختصة بوضع خطة لمعالجة المشاكل المرورية والحد من حوادث المرور بحيث تقوم الخطة على نقاط هامة مدروسة، يترتب على مراعاتها تحقيق المصلحة العامة دون أن تعيق مصلحة أفراد المجتمع(٢).

---

(١) قارن : لواء احمد حلمي عزت، لواء كمال سالم، البحث الجنائي «للسنة الثالثة» كلية الشرطة القاهرة، ١٩٨٧، ص ٥٩؛ وأنظر ما سبق الموضوعات الخاصة بالإحصاء والتنبؤ والتخطيط المروري بالقسم الأول من هذه الدراسة.

(٢) راجع في التخطيط المروري، القسم الأول ص ومابعدها.

ثالثاً : الإجراءات الوقائية التي تتخذها الشرطة لتفادي وقوع حوادث المرور :

تقوم الشرطة باتخاذ مجموعة من الإجراءات الأمنية التي تهدف في مجموعها الى تفادي وقوع الحادث المروري، وهذه الاجراءات متعددة ومتنوعة ومن أهمها ما يلي :

١ - توزيع الدوريات باستمرار وذلك لايجاد شعور لدى الجمهور بوجود الشرطة في كل مكان.

٢ - القيام بحملات مرورية تستهدف نشر الوعي المروري بين الجمهور.

٣ - القيام بحملات ضبط المخالفين بأنظمة السير والمرور.

٤ - الإهتمام بالتعليم والتدريب في مجال المرور.

وسوف نقوم باعطاء فكرة سريعة عن كل اجراء من الإجراءات الوقائية الأربعة السابقة فيما يلي :

١ - دوريات المرور :

سبق ان عرفنا الدورية بأنها عبارة عن تنظيم بمقتضاه يتولى واحد أو أكثر من رجال المرور ملاحظة حركة سير المركبات في الطرق العامة للتأكد من انسياب الحركة وعدم توقفها بسبب حادث سير او اختناقات مرورية في ساعات الذروة والعمل على إزالة هذه المعوقات في حالة حدوثها واعادة حركة السير الى وضعها الطبيعي المعتاد.

وسوف نبين فيما يلي انواع دوريات المرور والوظيفة التي تقوم بها في مجال وقاية المجتمع من حوادث السير وايضا في كشف وتحقيق المخالفات التي تقع من السائقين وغيرهم من مستعملي الطرق :

أ ـ أنواع الدوريات :

١ ـ دورية راكبة :

وهي إما بالسيارات أو الدراجة النارية، ويمكن القيام بها نهارا أو ليلا، مع ملاحظة أن الدراجات النارية لا تستخدم ليلا حفاظا على سلامة رجل المرور.

٢ ـ دورية مترجلة «مشاة» :

وهي لا تستعمل وسيلة نقل آلية ولكن تكون سيراً على الأقدام، وتنتظم هذه الدورية في نقطة معينة من النقاط الرئيسية أو في شارع عام للتأكد من سلامة حركة المرور أو عند المنحنيات أو تقاطع الطرق والاشارات الأوتوماتيكية وأماكن ممنوع الوقوف والمدارس التي تكون بالقرب من شارع عام والمستشفيات(١).

٣ ـ الكمين :

وينقسم الى نوعين :

أ ـ كمين ظاهر :

وهو الذي يكون فيه رجال المرور ظاهرين لمستخدمي الطريق من السيارات والمشاة، ويحدث ذلك غالبا عند الدوارات في أوقات الذروة.

ب ـ كمين غير ظاهر :

يتخذ فيه رجال المرور مكاناً غير مرئي بالنسبة لمستخدمي الطريق، والغرض منه مفاجأة السيارات، ويحدث ذلك غالبا لضبط المخالفين لحدود السرعة المقررة.

---

(١) نقيب صالح ثاني عبيد : المرجع السابق، ص ٢١.

ب ـ وظيفة الدورية :

سواء كانت داورية المرور راكبة أو مترجلة، ثابتة أو متحركة، فان ترتيبها يقصد منه قيامها بمجموعة من المهام أهمها :

١ ـ مراقبة حركة السير بحيث تتم في يسر ودون معوقات.

٢ ـ التفتيش على السيارات للتأكد من سلامة التراخيص وتوافر الشروط الفنية كسلامة الاضاءة والزجاج وأجهزة اخراج العادم وغيرها.

٣ ـ ضبط المخالفين لقواعد السير من قائدي السيارات أو المشاة وذلك حفاظاً على أرواح الافراد وممتلكاتهم.

٤ ـ ضبط السيارات المطلوب ضبطها في الحوادث الجنائية أو المرورية أو لأية جهة أخرى.

٥ ـ تقديم المساعدة للجمهور في الحالات التي تتطلب ذلك.

٦ ـ ابلاغ الجهات المختصة عن العوائق الموجودة بالطريق كالحفر والسيارات المعطلة ومواد البناء أو ما يحجب الرؤية الجيدة امام قائدي السيارات، وذلك للعمل على ازالة هذه العوائق التي تكون سببا في وقوع الكثير من الحوادث.

٧ ـ التعرف على أسباب وقوع الحوادث في الأماكن المختلفة، وابلاغ المسئولين في ادارة المرور بها حتى يمكن التغلب على هذه الأسباب وتفادي وقوع المزيد من الحوادث.

٨ ـ أن تكون تصرفات رجال الدورية قدوة حسنة أمام مستخدمي الطريق من السيارات والمشاة، وان يكون وجودهم فعالا بحيث يمنع وجودهم كل من تسول لهم أنفسهم مخالفة قواعد السير من اتيان هذه التصرفات، أي أنه يجب أن يكون وجودهم في الطريق «وجوداً فعالاً» وليس مجرد الوجود.

٩ ـ الانتقال السريع في حالة ابلاغها بوقوع حادث مروري، للسيطرة على

الاحداث في مكان الحادث وخاصة سرعة نقل المصابين الى مكان العلاج واعادة حركة السير الى مجراها الطبيعي بعد اجراء المعاينة ونقل السيارات المتورطة في الحادث من طريق السيارات، والمحافظة على مكان الحادث، وجمع الأدلة والبحث عن شهود للمساعدة في اظهار الحقيقة ومساعدة المصابين لحين وصول الاسعاف(١).

وحتى تؤدي الداورية دورها في هذا المجال على الوجه الأكمل يجب أن تنتقل بسرعة الى موقع الحادث، لأن الوصول المتأخر فيه خطورة على حياة المصابين، كما قد يدفع البعض لازالة آثار الحادث تهربا من المسئولية، وايضا قد تضيع هذه الآثار بفعل العوامل الطبيعية كما لو هبت الرياح وأضاعت آثار الزجاج والأصباغ التي قد تكون هي الدليل الوحيد للتعرف على السيارات المتورطة في الحادث.

ومما يجدر الإشادة به في هذا الصدد أن شرطة دبي قد حققت أرقاما قياسية في سرعة انتقال الدوريات الى مكان الحادث سواء كان حادثا مروريا أو غيره.

فقد ثبت أن متوسط النسبة المئوية لسرعة انتقال الداوريات لأماكن الحوادث خلال الأعوام ٨٦ ـ ٨٧ ـ ١٩٩٠م يبلغ ٥٩,٥٪ في استجابة لا تتجاوز الخمسة دقائق.

ومقارنة ببعض الدراسات التي أجريت بهدف معرفة سرعة الاستجابة الفورية، وجد أنه في مدينة «جرينز بورو» "Greens Boro" بالولايات المتحدة الأمريكية، ذات التعداد السكاني الذي لا يتجاوز (١٨٠,٠٠٠ نسمة)، أي نصف أو أقل من نصف تعداد سكان مدينة دبي، لم تزد النسبة المئوية للاستجابة

(١) صلاح الدين الشربيني، المرجع السابق، ص ٤٢٤.

الفورية عن ٥٣,٦٪، وهذا يدل على المستوى الراقي الأداء والكفاءة العالية للعاملين في شرطة دبي(١).

١٠ ـ إبلاغ العمليات عن أنواع الحوادث التي يراها رجل الدورية سواء كانت في منطقة اختصاصه أو خارجها واستدعاء الضابط المختص الى مكان الحادث اذا استدعى الأمر حضوره(٢).

٢ ـ التوعية المرورية :

يقصد بالتوعية المرورية جعل جميع مستعملي الطرق من سائقين ومشاة على علم واقتناع بقواعد وتعاليم وأصول وآداب السير و المرور التي تكفل لهم السلامة اذا تصرفوا واستعملوا الطريق استعمالا سليما وفق هذه القواعد والاصول والآداب.

فلا يكفي أن يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير المرور، ولكن المهم أن يقتنعوا بها وأن يستعملوا الطريق على أساسها.

وهكذا فإن نشر الوعي المروري يتطلب توافر شرطين، الأول ان يكون مستعملو الطريق على علم بقواعد وآداب السير والمرور، والثاني ان يقتنع الجمهور بأن هذه القواعد والتعليمات تكفل له السلامة والامان ولذا فإنه يقوم بتنفيذها.

ويمكن تحقق هذين الشرطين عن طريق أجهزة الاعلام المختلفة، وكذلك حملات التوعية المرورية التي تقوم بها الشرطة، وسوف نعرض لدور كل جهاز من هذه الأجهزة في اعلام واقناع الجمهور بأهمية احترام والالتزام بقواعد السير، وبالتالي وقاية المجتمع من حوادث المرور.

---

(١) عميد ضاحي خلفان تميم : غرف عمليات الشرطة ودورها في رفع كفاءة الأداء الشرطي، بحث مقدم الى المؤتمر الأول لتطوير العلوم الامنية الذي قام بتنظيمه مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي، يونيو ١٩٩١م، ص ٣٧.

(٢) صلاح الدين الشربيني : المرجع السابق، ص ٤٢٤.

أ ـ دور أجهزة الاعلام :

يقصد بأجهزة الاعلام التلفزيون والاذاعة والصحافة والمجلات والكتب وتسجيلات الفيديو والسينما والمسرح وغيرها.

وتبدو أهمية الدور الرئيسي الذي تؤديه وسائل الاعلام في المجتمع انها تنمي اتفاقا جماعيا في الرأي بالمجتمع، فمن خلال التعرض لنفس المعلومات ولنفس التأويلات للأحداث فان الناس يتعلمون ان يفكروا في نفس الاتجاه(١).

فإذا تناولت أجهزة الاعلام المذكورة موضوع استخدام احزمة الامان مثلا، والاخطار الناتجة عن عدم استخدامها وتسببها في العديد من الخسائر البشرية والمادية، فيمكن تنمية رأي واتفاق جماعي في المجتمع على خطورة عدم ربط حزام الأمان وأهمية الالتزام بالتعليمات التي تحددها الجهات المسئولة في هذا الشأن في الطرق المختلفة بالدولة.

كما تبدو أهمية أجهزة الاعلام في انها تساهم في عملية التعليم العام للجماهير. فأجهزة الإعلام ذات مجال واسع وتصل الى آلاف بل وملايين الافراد في نفس الوقت، ومن خلال المعلومات الهادفة التي تبثها أو تنشرها أو تقدمها هذه الأجهزة يمكن المساهمة في التعليم العام للجماهير.

فعندما يبث التلفزيون مثلا برامج متكررة عن أهمية وفوائد ربط حزام الأمان وانه رغم انخفاض قيمته النقدية يعمل على انقاذ حياة راكبي السيارة أو السيارات المتورطة في حوادث المرور خاصة الصدم والتدهور، وان عدم استخدام الحزام فيه خطورة فقد الحياة أو الإصابات البليغة، فإن هذه البرامج من شأنها أن تساهم في التعليم العام للجماهير بأهمية وضرورة استخدام حزام الامان.

وهكذا بالنسبة لباقي الوسائل والإجراءات الكفيلة بتحقيق سلامة

---

(١) راجع : ل جون مارتن، انجو جروفر شودري: نظم الاعلام المقارنة، ترجمة علي درويش، القاهرة، ١٩٩٠، ص ٣١.

مستعملي الطريق، مثل الكشف باستمرار على اطارات السيارة للتأكد من سلامتها خاصة عند الرحلات الطويلة، والتأكد من سلامة أجهزة الاضاءة ومن صلاحية الفرامل وغيرها.

ب ـ حملات التوعية المرورية :

(١) المقصود منها :

عبارة عن نشاط مكثف تقوم به الشرطة خلال فترة زمنية محددة قد تكون أسبوعاً أو أكثر تستخدم فيه وسائلها الإعلامية الخاصة ووسائل الاعلام العامة لاعلام الجماهير بمشكلة مرورية معينة أو بطرق القيادة السليمة الآمنة الخالية من الحوادث وتعاليم وقواعد وآداب السير وغيرها من الموضوعات والمشاكل المتصلة بالعمل المروري لتكوين رأي عام ايجابي واقناع جماهيري بهدف حل هذه المشاكل وحماية المجتمع ووقايته من العديد من حوادث السير.

فهذه الحملات المرورية من شأنها زيادة الوعي المروري عند مستعملي الطرق وتسهم في خلق التعاون والمحبة بينهم وبين رجال الشرطة القائمين على أمن وسلامة المجتمع(١).

(٢) موضوعات حملات التوعية المرورية :

هناك موضوعات عديدة كانت هدفا لحملات التوعية المرورية التي قامت بها شرطة دبي اعتباراً من عام ١٩٨٤ وحتى الآن ومن أهمها نذكر ما يلي(٢):

ـ موضوعات متعلقة بالسائقين كالانتباه أثناء القيادة والسيطرة على المركبة، وعدم تجاوز السرعات المسموح بها، والتأكد من سلامة وفحص الاطارات وحسن الانتباه الى تقاطعات الشوارع.

---

(١) راجع، جاسم خليل ميرزا، المرجع السابق، ص ١٢٧.

(١) راجع في ذلك جاسم خليل ميرزا، المرجع السابق، ص ١٢٧ ـ ١٣٥.

- «حزام الأمان» وأثره في حماية ارواح السائقين والركاب.

- «خطوط عبور المشاة» وضرورة احترامها من جانب السائقين والمشاة على السواء لحماية المشاة خاصة الطلاب والاطفال من الحوادث والاصابات التي تحدث لهم اثناء عبور الطريق دون اعتبار لقواعد النظام المروري.

- «سلامة الطفل»، لتوعية أولياء الامور والاسر بالمخاطر التي يتعرض لها أطفالهم من جراء الاهمال وعدم المبالاة.

- «القيادة بلا حوادث» لتوعية السائقين بخطورة حوادث المرور والخسائر البشرية والمادية التي تنتج عنها، واسباب وقوع الحوادث وكيفية تلافي وتجنب حوادث المرور بأنواعها المختلفة.

وفي حقيقة الأمر، فإن كل سبب من أسباب وقوع الحوادث، التي سبق لنا دراستها تصلح أن تكون موضوعا لحملات التوعية المرورية، خاصة تلك الأسباب التي ينتج عنها وقوع العدد الأكبر والأخطر لحوادث السير، مثل عدم الالتزام بخطوط السير، عدم ترك المسافة الكافية، وعدم التقدير لمستعملي الطرق، وقيادة المركبة بإهمال وطيش وتهور، وعبور الاشارات الحمراء، ومخالفة قواعد الدوران وأفضليات المرور، والتجاوز الخاطىء، وغير ذلك من الأسباب السابق ذكرها.

أيضا فإن أنواع حوادث المرور وتوعية الجماهير بخطورتها ومسبباتها وكيفية تجنبها يمكن ان تكون موضوعاً لحملات التوعية المرورية، مثل حوادث الصدم والتدهور والدهس والإنزلاق خاصة بسبب العوامل الطبيعية كالأمطار والضباب وهبوب الرياح وذلك على التفصيل السابق بيانه.

(٣) خطة التوعية المرورية :

تلجأ الشرطة إلى إعداد خطة مدروسة لنشر الوعي المروري بين الجماهير، وتمر هذه الخطة منذ اعدادها وحتى تنفيذها بمجموعة من المراحل نذكرها فيما يلي :

أ ـ تحديد المشكلة :

ويمكن تحديد المشكلة التي يجب توعية الجمهور بها، مثل مشكلة استخدام حزام الأمان، وذلك من خلال تحليل حاجة المجتمع المرتبطة بهذه المشكلة، فالمجتمع يرغب في منع الاصابات الناتجة عن حوادث المرور والحد منها والحفاظ على ارواح ابنائه، وهذا يتطلب بدوره التزام السائقين باستخدام احزمة الامان.

ويتوقف نجاح حملة التوعية المرورية التي تنظمها الشرطة لمواجهة هذه المشكلة على توافر ثلاثة أشياء هي :

- إقناع الجماهير بخطورة القيادة دون ربط حزام الامان.
- تحقيق مشاركتهم في الدعاية لبرنامج الحملة.
- اقناع السائقين بأهمية حزام الامان.

ب ـ تحديد الأهداف :

أيضا يجب تحديد الأهداف من القيام بحملة التوعية المرورية، وان يتم ذلك بدقة حتى يمكن قياس مدى نجاح الحملة وبالتالي امكانية توجيهها الوجهة السليمة.

فهناك دراسات توضح العلاقة بين ارتداء حزام الامان وبين تخفيض حوادث السير، وعلى سبيل المثال دلت التقديرات التي اجريت في جمهورية المانيا الغربية في الاعوام ٧٢، ٧٣، ١٩٧٧ على ان حزام الامان قد ساعد على تخفيض الحوادث بنسبة (٣٠ ـ ٥٠٪)، وحسب تقدير المعهد الفيدرالي لابحاث الطرق في المانيا فان زيادة ١٪ من مستعملي الاحزمة يعني على الاقل سلامة ٤٠ شخصاً وراكبا من خطر الموت وتوفير ٥٠ مليون مارك الماني سنوياً(١).

---

(١) دراسات في ادارة المرور في المدن الكبرى، مرجع سابق، ص ٦٨، ٦٩.

وهكذا يمكن لحملة التوعية المرورية تحديد أهدافها بدقـة، وهـو تخفيض الحوادث بنسبة ٣٠ ـ ٥٠٪ وذلك باقناع السائقين والركـاب بـاستخـدام حـزام الامان سواء اثناء القيادة والسفر داخل المدينة أو بين المدن والقرى المختلفـة اي في الطرق السريعة.

غير أنه يلاحظ أن بعض الأهداف الاخرى تكون أقل تحـديـداً، وليس من السـهل قياسـها، وخاصة تلك الأهداف التي يتوقف تحقيقها على أكثر من عامـل من العوامل المختلفة، وهذا ينطبق على العـلاقـة بين عـدد حـوادث المـرور وبين اسبابها المختلفة، فهناك نسبة كبيرة من حوادث المرور التي تقع نتيجـة عيب في السيارة والطريق والسائق، ويصعب تحديد دور كل عـامـل من هـذه العـوامـل ونسبة مساهمته في وقوع الحادث. وهنا يتم ارجاع وقـوع الحـادث إلى السبب الغالب وهو غالبا العامل البشري، حيث أثبتت الدراسات التي اجـريت في الـدول المختلفة ان حوالي ٨٠٪ من مجموع حوادث السير سببهـا العـامـل البشري كما سبق القول.

جـ ـ وسائل خطة التوعية المرورية :

بعد تحديد المشكلة وتحليلها، وبعد تحديد الأهداف، تقوم الجهات القائمة بالحملة، وهي غالبـا الشرطـة، بتنظيم مؤتمر صحفي لـلاعـلان عن البرنـامـج يحضره اصحاب الشـأن والمهتمين كممثلين عن السـائقين، والشبـاب، وشركـات التأمين.

كما يمكن الاتفاق على شراء اعلانات في الجـرائد والمجـلات والتلفـزيـون، ونظراً لأن التوعية موجهة الى السائقين والركاب فإن استخـدام الـراديـو يلعب دوراً هاما في التوعية المرورية على أن يكون بث البرنامج «وقت السواقـة» وهـو الوقت الذي يكون فيه الناس في طريقهم من وإلى عملهم(١).

---

(١) جون ر. بيتنر: مقـدمة في الإتصال الجماهيري، ترجمة مركـز الكتـاب الأردني، ١٩٩٠، ص ٣٨٠.

أيضا هناك وسائل عديدة اخرى يمكن استخدامها في تنفيذ خطة التوعية المروية نذكر منها ما يلي :

- دعوة جهات حكومية للمساهمة في حملات التوعية المرورية، مثال ذلك أنه في خلال حملة التوعية المرورية الثانية التي قامت بها شرطة دبي عام ١٩٨٦، تم الاتفاق مع ادارة البريد بدبي على وضع اختام تحمل شعارات التوعية المرورية على جميع الرسائل الواردة للبلاد بمعرفة اجهزة هيئة البريد، أيضا هناك جهات اخرى تشارك الشرطة في نشر الوعي المروري من خلال العمل والأنشطة المشتركة كالمجلس الاعلى للشباب والرياضة والجمعيات النسائية.

- تنظيم المسابقات التي تهدف الى توعية الجماهير بأبعاد المشكلة التي تحاول الحملة التصدي لها وعلاجها ومنح جوائز للفائزين.

- تلعب وسائل الإعلام خاصة التلفزيون والاذاعة والصحف والمجلات دوراً هاما في نجاح حملات التوعية المرورية، لأنها وسائل واسعة الانتشار ولها دور مؤثر في توجيه وتكوين الرأي العام، خاصة اذا اتبعت هذه الوسائل طرقاً جذابة وذات تأثير سريع في الجماهير.

- عمل مسابقات في المدارس بمراحلها المختلفة، تهدف الى تعليم الطلاب والاطفال بقواعد وتعليمات السير والمرور لحماية ارواحهم سواء كانوا من المشاة أو راكبي السيارات أو سائقين.

- إشراك المسارح ودور السينما في حملات التوعية، كعمل مسرحيات هادفة للأطفال وطلاب المدارس، وعمل إعلانات في العروض السينمائية لتوعية الجماهير بقواعد وآداب السير وموضوعات حملة التوعية المرورية.

- تقرير حوافز للأفراد لحثهم على الالتزام بقواعد وآداب السير، مثال ذلك ما تقوم به شرطة دبي من اعفاء مخالفي الرادار الذين يقودون سياراتهم

بسرعة تقل عن ١٠٠ كم/ساعة من المخالفة والجزاء اذا كانوا يربطون حزام الامان وذلك لتشجيعهم على استخدامه.

- اشراك أماكن العبادة في المساهمة في حملات التوعية المرورية، كأن يقوم خطباء المساجد في يوم الجمعة بتخصيص جانب من خطبهم لتوعية المصلين بقواعد وآداب السير وأهمية ذلك في حماية أرواحهم وممتلكاتهم.

- ادخال مواضيع مادة المرور ضمن المقررات التي يدرسها الطلاب نظرياً وعملياً، مثل مواد النشاط، في المدارس بمراحلها المختلفة وأيضا بالجامعات ضمن المواد الأساسية كالتي يدرسها طلبة وطالبات جامعة الامارات في الستة شهور الاولى من التحاقهم بالجامعة.

- عقد الندوات الثقافية والمؤتمرات كالندورة المرورية الاولى التي نظمتها شرطة دبي في فبراير عام ١٩٩٢ لمناقشة المشاكل المرورية وتوعية الأفراد بها، وكذلك تبادل الزيارات بين طلبة وطالبات المدارس والجامعات والمسئولين في مجال المرور لاطلاعهم على القواعد السليمة للسير واقناعهم بها من خلال المناقشات والرسوم التوضيحية والاحصاءات وبيانات الحوادث والضحايا والخسائر الناتجة عنها.

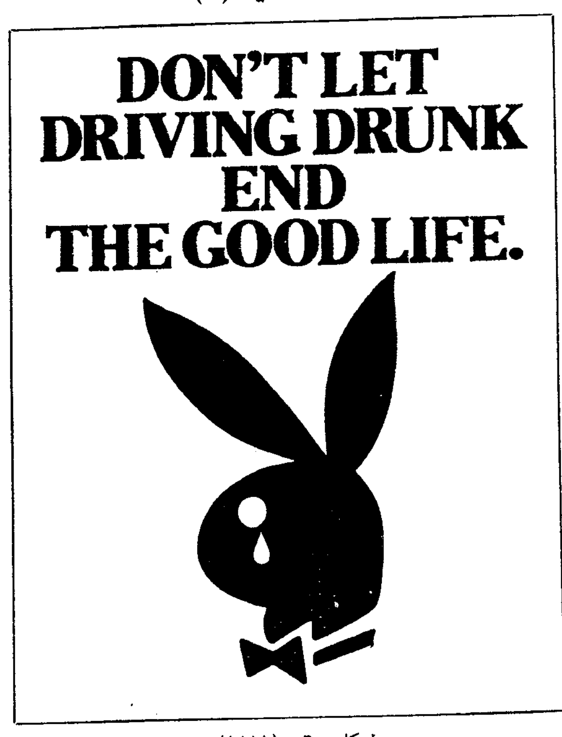
- اشتراك المسئولين في مجال المرور في الندوات والمؤتمرات الدولية وعمل الزيارات الخارجية لتبادل الآراء والخبرات والاستفادة من أحدث ما توصلت اليه الدول المختلفة في مجال أمن وسلامة المرور، واستغلال هذه التجارب والخبرات لتنمية وتطوير الوعي المروري لدى الأفراد.

- الاشتراك في المعارض الدولية المهتمة بشئون المرور كالتي تعرض أجهزة الأمن والسلامة وأجهزة الحريق وذلك بعرض صور حوادث المرور وبيان اخطارها والخسائر البشرية التي يتحمل بها المجتمع نتيجة لذلك.

- إشراك طلبة المدارس في عمليات الإرشاد المروري في الشوارع والطرقات في اثناء الاجازات الصيفية «جمعية أصدقاء الشرطة».

- نشر التثقيف والتعليم المروري، وانشاء اقسام متخصصة في ادارات المرور، كالتي أنشأتها مؤخراً شرطة دبي في إدارة مرور دبي، للقيام بهذه المهمة بهدف توعية وتثقيف السائقين ورفع مستواهم المهني والمروري وتقديم الخدمات التعليمية والثقافية التي يطلبها الأفراد في مجال المرور.

- عمل برامج دائمة في التلفزيون والراديو لنشر الوعي المروري، مثل برنامج سلامتك، وكذلك الاعلانات التي تحذر السائقين من عدم الالتزام بقواعد وآداب السير، أو السواقة تحت تأثير الخمر والمخدر وهي المسماة «باعلانات المسئولية الإجتماعية» ومثالها الإعلان التالي :(١)



شكل رقم (١٧٨)

صورة للإعلان عن أضرار الخمر على السائقين

---

(١) جون ر. بيتنر، المرجع السابق ص ٣٥٤.

ـ وضع الملصقات وتوزيع الكتيبات التي تحمل موضوع الحملة المرورية، وتدعـو الســائقين والمشــاة الى احترام تعليمات المـرور لتجنب وقـوع الحـوادث صيانة لارواحهم وممتلكاتهم، مثال ذلك ما يلي :(١)









«شكل ٩»

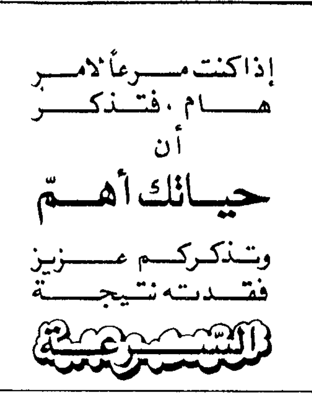


شكل رقم (١٧٩)

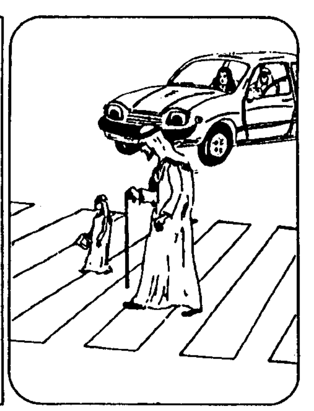
ملصقات ارشادية خاصة بالحملة المرورية الأولى والثانية لشرطة دبي عامي ٨٤، ١٩٨٥

---

(١) راجع، جاسم خليل ميرزا، المرجع السابق، ص ١٢٧ ـ ١٤٨.







إن أكثر المشاة عرضة
لأخطار السّير هم
الأطفال والمسنون
فافسح المجال لعابري
الطريق دون أن تتسبب
في وقوع الحوادث
لهم



شكل رقم (١٨٠)
نموذج ارشادي خاص بالحملة المرورية الثالثة والحملة المرورية الرابعة
لشرطة دبي عامي ٨٦، ١٩٨٧

د ـ تجربة الخطة مسبقاً :

يجب على القائمين بحملة التوعية المرورية، ان يختبروا افكارهم مسبقا قبل تنفيذها وتطبيقها، من أمثلة ذلك عرض نسخة من النشرة الصحفية على أشخاص في العمل، والاختبار الفعلي لكل الحملة في ترتيب مشابه للحقيقة.

وتبدو أهمية هذه الخطوة أنها تمكن معدي البرنامج من اكتشاف الاخطاء أو ازالة اللبس الذي قد لا يظهر أمامهم، ولكن يستطيع الغير اكتشافه بسهولة فالمعروف ان الآخرين يكونون أكثر قدرة على النقد وكشف العيوب والأخطاء بدرجة أكبر من القائمين بالعمل انفسهم.

وبهذه الطريقة يمكن عرض خطة صحيحة وسليمة ومؤثرة بدرجة كبيرة في تحقيق الوعي المروري وفقا للأهداف المحددة سلفاً.

هـ ـ مراجعة الخطة :

تسبق هذه المرحلة تنفيذ الخطة، والهدف منها وضع خطة التوعية المرورية في صورتها النهائية قبل عرضها على الجمهور مباشرة، فقد يحدث في مرحلة الاعداد ان يكون لدى بعض الجهات التي ستشترك في تنفيذ برنامج التوعية تصور معين يختلف عن تصور جهات اخرى أو أفراد آخرين من ذوي الشأن، ومن خلال المراجعة النهائية للخطة يمكن التوفيق بين هذه الإتجاهات بحيث تناسب جميع تصورات مختلف الجهات المشار اليها، وهكذا يمكن ان تكون الخطة محلاً للقبول وبالتالي ذات تأثير كبير في تنمية وتحقيق الوعي المروري المنشود.

و ـ تطبيق الخطة :

بعد الانتهاء من المراحل السابقة تكون الخطة جاهزة للتطبيق والتنفيذ، وعادة ما يتم ذلك في التاريخ المحدد.

وكما سبق ذكره فان حملة التوعية قد تستغرق اسابيعاً أو شهوراً حتى

يتحقق الهدف منها وهو توعية الجمهور واقناع أكبر نسبة منه بالمشكلة وأهميتها حتى يستجيب ويتفاعل معها، وغالبا ما تحتاج التوعية المرورية الى فترات طويلة لكي تؤتي ثمارها بالنسبة للعدد الاكبر من الجمهور، فلو ان خطة التوعية بأهمية استخدام حزام الامان استغرقت يوما أو أسبوعاً فقط فإن عددا قليلا من الأفراد قد يستجيب لهذه التوعية، لكن إذا ظلت الخطة لفترات طويلة تصل الى ثلاثة أو أربعة شهور فمن المتوقع ان يعلم بها جميع السائقين خاصة اذا استخدمت وسائل تنفيذ الحملة في أوقات واماكن مختلفة تغطي جميع الركاب والسائقين في المدينة أو الدولة، وهناك العديد من الأفراد الذين لا يستجيبون بسرعة الى حملات التوعية، وبالتالي فان اطالة فترة التوعية واستمرارها من الممكن ان يؤدي الى اقناعهم بأهمية استخدام حزام الامان، وبصفة خاصة هؤلاء الذين لا يحبون استخدامه لشعورهم بأنه يقيد حركتهم داخل السيارة.

ز ـ تقييم فعالية خطة حملة التوعية المرورية :

يمكن الحكم على نجاح حملة التوعية المرورية من خلال المعيار الذي تم وضعه لتحديد نجاح البرنامج، فإذا كان المعيار هو تخفيض نسبة الحوادث وخطورتها بمقدار يتراوح ما بين ٣٠ ـ ٥٠٪ عن طريق استخدام حزام الامان، فانه يمكن التعرف على هذه النسب في نهاية فترة الحملة، وذلك عن طريق معرفة التغير في اعداد وفي مدى جسامة الحوادث التي وقعت، وكذلك معرفة نسبة من استجابوا للحملة وقاموا باستخدام حزام الأمان.

وسوف يكون الامر سهلا بالنسبة للدول التي تجعل استخدام حزام الامان إجبارياً، مثل المانيا الغربية، حيث يمكن معرفة اعداد من ارتكبوا مخالفة عدم استخدام حزام الامان، ومقارنة ذلك باعداد الحوادث وخطورتها في نهاية الفترة المقررة للحملة.

ومن السهل جدا حساب النسبة المئوية لمن ارتكبوا هذه المخالفة، وحساب

النسبة المئوية للتراجع في عدد الحوادث اذا تحقق ذلك كنتيجة للحملة المرورية، فعى سبيل المثال ترتب على الحملة المرورية الرابعة التي قامت بها شرطة دبي في الفترة من ٧/١ ـ ١٩٨٧/٩/٣٠ وكان موضوعها «سلامة الطفل» انخفاض عدد اصابات الأطفال بنسبة ٣٠٪ مقارنة بنفس الفترة من العام السابق(١). فهذه التقديرات تعتبر وسيلة لتقييم فعالية خطة التوعية المرورية التي تقوم بها الشرطة وبالتالي للحكم على مدى النجاح الذي حققته في مجال وقاية المجتمع من حوادث المرور.

ح ـ مراجعة الإجراءات :

بمجرد الإنتهاء من الحملة المرورية يجب مراجعة الاجراءات التي تم إتخاذها اثناء التخطيط وتطبيق الحملة، حيث تكون القرارات والافعال التي تحققت لازالت نشطة في الذهن، وبالتالي تكون المقارنة بين ما تم بالفعل، وبين ما كان يجب اتخاذه مقارنة سليمة يمكن الاستفادة منها في الحملات المشابهة في المستقبل، أما الانتظار فترة طويلة بعد انتهاء الحملة، فإنه يؤدي الى نسيان معظم المواقف والصعوبات التي ظهرت، ولذلك فان مراجعة الاجراءات في هذه الحالة لن تكون بالكفاءة المرجوة ولن تسفر عن تقييم سليم للحملة بما يظهر أوجه القصور التي يمكن تلافيها في الحملات القادمة.

ومراجعة الإجراءات تمثل المرحلة النهائية في الحملة، ومع ذلك يجب القيام بهذه المراجعة في كل مرحلة من مراحل الحملة، وذلك بهدف كشف القصور في اي مرحلة من هذه المراحل وتلافيها في المراحل التالية وفي كل مرحلة من المراحل المماثلة من الحملات القادمة.

٣ ـ خدمات الضبط المرورية :

يقصد بخدمات الضبط المرورية تلك التي تتم بهدف تنظيم حركة المرور وضبط المخالفين لقواعد السير والمرور من السيارات والمشاة.

---

(١) راجع، جاسم خليل ميرزا، المرجع السابق، ص ١٣٥.

ويقوم رجال المرور بهذه الخدمات، خاصة في تقاطع الطرق والدوارات او في ظروف الضغط المروري كما في حالة خروج الجمهور من مباراة كرة قدم أو زيارة المعارض أو الحدائق العامة في اوقات الاعياد حيث يشتد ضغط السيارات من الشوارع المتقاطعة أو التي تصب في الدوارات، ففي هذه المناطق يعمد بعض السائقين الى احتلال طريق الآخرين بسبب العجلة وعدم الرغبة في الانتظار مما يؤدي الى وقوع حوادث السير.

أيضا تتولى خدمات الضبط المرورية ضبط المخالفات الخطيرة كالقيادة بدون رخصة والسرعة الزائدة والحمولة الزائدة والقيادة اثناء السكر وكسر الاشارات الحمراء والوقوف في الاماكن المحظورة وعدم احترام حقوق المشاة وخاصة في الاماكن التي يكثر فيها هذه الانواع من الحوادث.

كذلك تفيد خدمات الضبط المرورية في حالة وقوع حوادث مرورية خطيرة تؤدي الى سد الطريق تماماً. أو في الحالات غير الخطيرة كسيارة واقفة بطريقة خاطئة أو تعطل سيارة يمكن ان تؤدي الى اضطرابات عنيفة في حركة السير، وهنا يبدو التدخل الفني لرجل المرور ضرورياً لمواجهة هذه الأزمة المرورية بسرعة حتى لا تنتشر الازمة الى المناطق المجاورة.

وحتى تؤدي خدمات الضبط المرورية دورها بكفاءة في تنظيم حركة السير لابد أن يتوافر لديها معلومات كافية عن مناطق وأوقات الاختناقات المرورية، وان يتوافر لديها كذلك الاجهزة الفنية لمراقبة حركة السير لكي تقوم بالانتقال بسرعة عند وقوع حوادث خطيرة كحوادث التصادم التي تقع اسفل الانفاق أو فوق الجسور فتتمكن من اعادة حركة السير الى وضعها الطبيعي، وتمنع من تفاقم الحادث وتجنب المجتمع من وقوع المزيد من حوادث السير.

ومن أجهزة مراقبة المرور استخدام الكاميرات التلفزيونية في اماكن مختلفة كمناطق الانفاق والجسور والدوارات والتقاطعات الهامة التي يكثر فيها وقوع الحوادث أو تحدث فيها الاختناقات المرورية بحيث تعطي هذه الكاميرات

معلومات فورية لغرفة العمليات المزودة بأجهزة تلفزيونية متصلة بهذه الكاميرات، وعن طريق هذه الاجهزة تزداد كفاءة خدمات الضبط المرورية في أداء عملها في ضبط وتنظيم حركة السير والمرور بسرعة وسهولة.

أيضا فان وضع خطة عمل لخدمات الضبط المرورية يساعدها في السيطرة على حركة المرور في مختلف المناطق وجميع الأوقات بحيث تؤدي الى وقاية المجتمع من العديد من حوادث السير. ولتحقيق هذا الهدف يجب ان تتضمن الخطة الأمور التالية(١) :

أ ـ الأنظمة المتعلقة بتوزيع الخدمات على الأنواع المختلفة من الطرق.

ب ـ خطة الخدمة المرورية اثناء الليل في طرق رئيسية معينة.

جـ ـ خطة ضوابط خاصة للسائقين والسيارات مثل نظام النقاط السوداء الذي تطبقه شرطة دبي الآن على المخالفين ومرتكبي حوادث السير، وسوف نعرضه بالتفصيل في الباب الرابع من القسم الثالث من هذا المؤلف.

د ـ خطة الخدمة اثناء فترات زمنية معينة في ظروف غير عادية يتوقع معها تهديد سلامة الطريق، كما في حالة التجمعات اثناء المباريات الرياضية أو الإحتفالات او المعارض او ساعات الذروة اثناء الذهاب الى اماكن العمل أو العودة منها.

هـ ـ خطة خدمات السير عن طريق الهليكوبتر بالتعاون مع الدوريات الارضية.

وعند التخطيط لخدمات السير فان المخطط يضع في اعتباره احصائيات حوادث السير والمعلومات الاحصائية الخاصة بالتوزيع الجغرافي والزمني لحوادث السير التي تصدرها الادارات والجهات المختصة كقسم هندسة المرور وسلامة الطرق في ادارة مرور دبي.

---

(١) راجع دراسات في ادارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ٨٨.

وغالبا ما تتم الخدمة المرورية اليومية بواسطة السيارات والدراجات النارية، كما تدخل في الخدمة الطائرات الهليكوتبر خاصة في الطرق الخارجية وعند الاماكن والتقاطعات المزدحمة، فيحدث تعاون بين الدوريات الأرضية والجوية في مواجهة المشاكل المرورية المختلفة، وبصفة خاصة لتوجيه رجال الدوريات الى أماكن الازدحام والى الطرق الشاغرة التي يمكن توجيه السيارات اليها للقضاء على الضغط والتكدس المروري في المناطق المختلفة.

أيضا تساعد طائرات الهليكوبتر في تصوير الحوادث ونقل المصابين ونقل القوات الى المناطق المختلفة.

كما يسهل الحاسب الآلي اعمال الخدمة المرورية حيث يستطيع رجال الدورية طلب معلومات عن السيارات المسروقة مثلا والسيارات الموقوفة وعن سائقي السيارات وبيانات الرخصة وغير ذلك من المعلومات.

بالمثل فان كاميرات ضبط السرعة الزائدة والكاميرات التلفزيونية تعمل على تسهيل خدمات الضبط المرورية وادءا عملها بالكفاءة المطلوبة.

ولكي ينجح رجل المرور المعين في خدمات الضبط المرورية في عمله في تنظيم وضبط حركة السير وضبط المخالفين لقواعد المرور عليه ان يختار المكان المناسب للوقوف وتنظيم حركة السير وضبط المخالفين، ومن أجل أداء هذه المهمة باتقان عليه مراعاة مايلي :

(أ) في تقاطع الطرق المنتظمة والدوارات التي لا يوجد بها اشارات ضوئية يجب عليه الوقوف في الوسط حتى يتمكن من رؤية كل ما يجري حوله وحتى يستطيع السائقون والمشاة رؤيته من كل الشوارع المؤدية الى هذا التقاطع او الدوار للالتزام بتعليماته التي يصدرها لتنظيم حركة السير.

---

(١) مذكرات فرقة المرور الصادرة عن مدرسة التدريب التخصصي بالقاهرة، بدون سنة طبع، ص ٩١ وما بعدها.

(ب) أما إذا كان المكان به اشارات ضوئية او كان التقاطـع غير منتظم او كان المرور في الشارع في اتجاه واحد، أو في حالـة وجـود ضغط مـروري في احد الشوارع، أو كانت مهمته السيطرة على حركة السير وضبط المخالفين وفض التكدس المروري، فيجب عليه ان يختار المكان المناسب الذي يستطيع من خـلال الوقوف فيه ان يؤدي مهمته ويحقق هدفه.

وبصفة عامة فان اختيار رجل المرور لمكان الوقوف المناسب يـراعي فيـه توافر الاعتبارات التالية :

١ ـ هل وقوفه في هذا المكان يمكنه من رؤية السيارات القادمة والمشاة في التقاطع او الدوار، وهل يمكن للسائقين والمشاة رؤيته ايضا.

٢ ـ يجب ألا يكون وقوفه في هذا المكان يشكل عائقاً لبعض السيارات من الرؤية الكاملة في منطقة التقاطع أو الدوار مما يحتمل معه وقوع حوادث نتيجـة لذلك.

٣ ـ أن يستطيع في هذا المكان التحكم في ايقاف السيارات المخالفة في مكان مناسب دون اعاقة لحركة السير وتعريض السيارات الاخـرى لخطـر التصـادم كما لو امر السيارة المخالفة بالوقوف فجأة في وسط الطريق.

٤ ـ أن يتمكن في هـذا المكـان من تنظيم عبـور المشـاة في التقـاطعـات والدوارات.

٥ ـ ان يأمن على نفسه وعلى سيارته او دراجته النارية هو ومن معه من طاقم الخدمة الواقفين في هـذا المكـان، فيجب الا يعـرض نفسـه للخطـر نتيجـة اختياره مكاناً غير مناسب للوقوف وتنظيم حركة السير.

٦ ـ مراقبة التزام السيارات القادمة في التقاطـع او•الـدوارات بمـدلـولات خطوط السير وايقاف المخالف منهم في مكان منـاسب ولفت نظـره أو تحـريـر مخالفة له على مسمـع ومـرأى من السيـارات الاخـرى لتحقيق وظيفـة الـردع

الخاص والردع العام التي تكون نتائجها ايجابية في وقاية المجتمع من حوادث السير.

٧ ـ تنسيق حركة مرور السيارات في التقاطع او الدوار المعين به مع الحركة في المنطقة المتاخمة والدوارات القريبة منه.

٨ ـ قدرته على تحويل حركة المرور في حالات الطوارىء.

٩ ـ ان يتمكن في هذا المكان من تنظيم حركة المرور باتباع الاشارات اليدوية اذا كان نظام الاشارات الضوئية يترتب على العمل به تكدس المرور في طريق أو أكثر خاصة في ساعات الذورة.

١٠ ـ مساعدة المشاة على العبور الآمن في الاماكن والاوقات المناسبة بما لا يعرضهم ويعرض السيارات لخطر حوادث السير.

١١ ـ منع مخالفات السير وضبطها وازالتها، كمنع المشاة من عبور الطريق في غير الاماكن المخصصة لذلك، ومنع وقوف او انتظار السيارات في التقاطعات والدوارات في غير الاماكن المعدة لذلك.

١٢ ـ مساعدة سيارات الطوارىء على المرور بأمان.

١٣ ـ تقديم العون للجمهور اذا طلب منه ذلك في سهولة ويسر وبسرعة حتى لا ينشغل عن مراقبة وتوجيه حركة السير.

١٤ ـ الانتقال بسرعة لمكان الحوادث التي تقع في منطقته، والتحفظ على السيارات المتورطة بحالتها وعلى الآثار المتخلفة وذلك لحين وصول المحقق.

خلاصة ما تقدم فإنه يجب تحديد المكان الذي يقف فيه رجل المرور في الشوارع والتقاطعات والدوارات بحيث يستطيع من خلاله اداء مهمته في ضبط وتنظيم السير والسيطرة على الطريق وضبط المخالفين وأمرهم بالوقوف دون ان يعرض نفسه وغيره من مستعملي الطريق لأية اخطار قد تنتج عن وقوف رجل المرور في مكان غير مناسب لضبط وتنظيم حركة السير.

٤ ـ التعليم والتدريب :

إن التعليم والتدريب اصبح من الوظائف الهامة التي تدخل في اختصاص شرطة المرور، والتعليم والتدريب يشمل العاملين في مجال الخدمات المرورية وكذلك مستعملي الطريق من السائقين والمشاة، وسوف نطعي فكرة موجزة عن تعليم وتدريب كل فئة من هذه الفئات.

أ ـ تعليم وتدريب العاملين في مجال المرور :

إن العاملين في مجال المرور من الضباط وضباط الصف والأفراد يجب ان يكونوا على علم تام بقواعد وقوانين السير النظرية والعملية، وان يتم الحاقهم باستمرار في دورات تدريبية متخصصة تؤهلهم لشغل واتقان المسئوليات الملقاة على عاتقهم في اي فرع أو قسم من أقسام المرور.

ولتحقيق هذا الهدف يجب وضع برامج لتعليم وتدريب رجال المرور على مختلف الانشطة والعمليات التي يتعين عليهم ممارستها وذلك بحسب الوظيفة التي يشغلها كل منهم. على ان يتم هذا التعليم والتدريب قبل شغل الوظيفة وليس بعدها حتى يكون رجل المرور قادر على التصرف السليم في اية مشاكل مرورية تعن له اثناء ممارسته للعمل.

ومن أهم الانشطة المرورية التي يكون لها الأولوية أو الاسبقية في برامج التعليم والتدريب نذكر ما يلي :

١ ـ إختبار وفحص السائقين المتقدمين للحصول على رخصة القيادة.

٢ ـ التعليم الأساسي للسائقين.

٣ ـ إجراءات تسجيل السيارات ومنح رخصة السيارة ورخص القيادة.

٤ ـ أعمال هندسة المرور وهندسة الطرق.

٥ ـ اعمال دوريات شرطة المرور.

٦ ـ التحقيق في حوادث المرور.

٧ ـ تنظيم حركة السير داخل المدينة.

٨ ـ تنظيم حركة السير خارج المدن.

٩ ـ مواجهة الكوارث والازمات المرورية.

١٠ ـ تنفيذ قانون المـرور وقـواعـده واتخاذ الاجـراءات التنفيـذيـة قبـل المخالف.

١١ ـ المطاردة السليمة للمخالف وكيفية ضبطه وتوقيفه.

١٢ ـ الإجراءات السليمة لعبور المشاة.

١٣ ـ اجراءات المرور اثناء التنقلات الرسمية.

١٤ ـ برامج تعليم سلامة المرور، وتشتمل هذه البرامج على مجموعة من الدورات أهمها(١) :

ـ تعليم راكب الدراجة.

ـ تعليم سلامة المشاة.

ـ تعليم السائقين من الشباب.

ـ تعاون الجمهور مع شرطة المرور.

ـ الاسعافات الاولية والرعاية عند الطوارىء.

١٥ ـ تعلم القيادة المتقدمة للشرطة، حتى يستطيع رجل الشرطـة القيـادة السليمة بدون حوادث اثناء تكدس المرور أو اثناء المطاردات سـواء بـاستخـدام السيارة أو الدراجة النارية وبذلك يتمكن من أداء عمله في حل المشاكل المروريـة وتأمين سلامة الطرق بكفاءة عالية(٢).

---

(١) قارن : دراسات في ادارة المرور في المدن الكبرى، المرجع السابق، ص ٢٥٥.

(٢) راجع في تفصيل تعلم القيادة المتقدمة للشرطة، المرجع السابق، ص ٢٢٧ ـ ٢٤٢.

ب ـ تعليم وتدريب السائقين :

من المهم جدا تعليم وتدريب الافراد الراغبين في الحصول على رخصة القيادة قبل منحهم هذه الرخصة، وأن تتأكد الشرطة من خلال الاختبارات التي تجريها للمتقدمين ومن خلال اشرافها على مدارس ومعاهد تعليم السواقة من حصول السائق على قدر كاف من المعلومات المرورية النظرية والعملية وأصول القيادة يؤهله للحصول على رخصة القيادة وقيادة سيارته بأمان ودون تعريض نفسه أو غيره من مستعملي الطريق للخطر.

والعديد من الدول كألمانيا واليابان تخضع مدارس تعليم قيادة السيارات لاجراءات حازمة لضمان قيامها بواجباتها في تعليم السائقين المبتدئين على الوجه الأكمل، ففي اليابان مثلا يشترط القانون الا تقل المساحة التي توفرها المدرسة لتعليم القيادة عن ٨,٠٠٠ م٢، وان يكون المعلمون ذوي مؤهلات محددة، وان يتضمن المنهاج ساعات دراسية محددة تحتوي على معلومات عن قواعد المرور وآدابه، والتدريب على القيادة، وان تكون نسبة الخريجين الناجحين خلال دورة الستة شهور ٩٥٪ وذلك حتى تقوم المدرسة بتدريب الدارسين تدريبا جديا ولا تقصر في تدريبهم مما يؤي الى رسوبهم وتحملهم المزيد من النفقات في حالة اعادة الدورة نتيجة لرسوبهم(١).

بالمثل فان مدارس تعليم السواقة في دبي تخضع لمجموعة من القيود والشروط المماثلة والتي سنعرضها بالتفصيل في القسم الثالث من هذه الدراسة، والهدف منها توفير التدريب والتعليم الكافي والجدي للسائقين المبتدئين بما يضمن تحقيق سلامتهم وسلامة غيرهم من مستعملي الطريق في حالة نجاحهم في اختبارات الحصول على الرخصة وقيادتهم للسيارة في الطريق العام.

كما سنعرض في القسم الثالث الاختبارات النظرية والعملية التي يخضع

---

(١) راجع: دراسات في إدارة المرور في المدن الكبرى، مرجع سابق، ص ٢٤٤، ٢٤٥.

لها طالب الحصول على الرخصة ولا يستطيع الحصول على الرخصة قبل اجتيازها بنجاح وتهدف جميعها التأكد من حصول المتقدم على جرعة عالية من التعليم والتدريب تؤهله للقيادة بأمان، ومنعاً من التكرار فاننا نحيل القارىء الى هذا الجزء من الدراسة.

جـ ـ تعليم المشاة والجمهور :

لكي تكتمل الحلقة التعليمية والتدريبية، فإن تعليم وتدريب الجمهور بأصول وقواعد وآداب المرور له تأثيره الايجابي في وقاية المجتمع من العديد من حوادث المرور. فالعبور السليم للطريق في الوقت والأماكن المحددة، وكذلك تعاون الجمهور مع الشرطة في تحقيق حوادث السير كالادلاء بأوصاف السيارة الهاربة وعدم تجمع الافراد حول مكان الحادث أو العبث بالآثار الناتجة عن الحادث وسرعة تبليغ الشرطة عن حوادث المرور وتقديم العون والمساعدة السليمة للمصابين، كل هذه الامور وغيرها إذا تم تدريب وتعليم الجمهور من المشاة وغيرهم من مستعملي الطرق عليها من شأنها ان تحد من حوادث السير وتساهم في سرعة تحقيق وكشف الحوادث المرورية وتحقق السلامة والأمن للطريق ولمستعمليه من المشاه والسيارات.

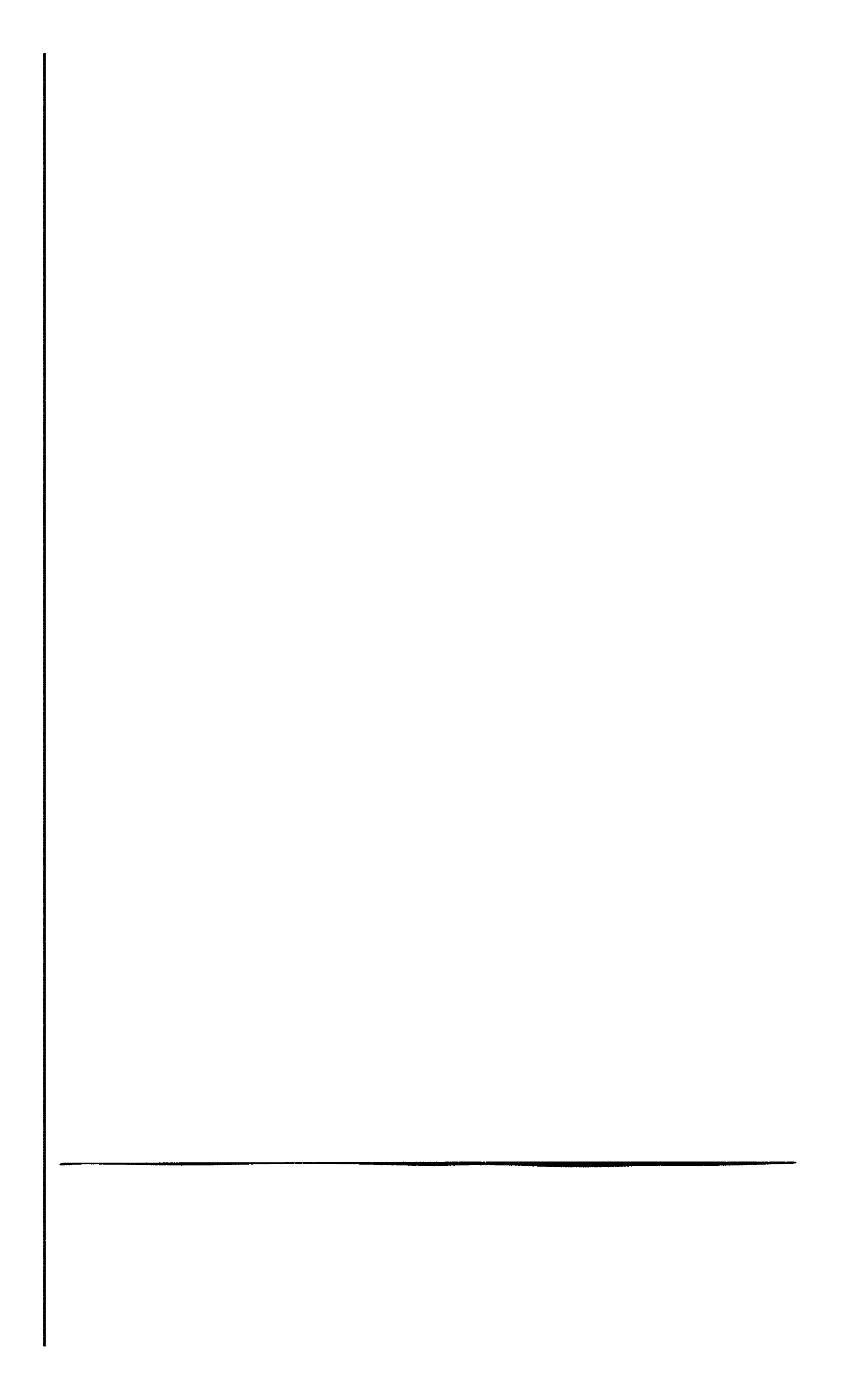
وتعليم المشاة والجمهور بقواعد وآداب السير والمرور مهمة تتولاها جهات عديدة في مقدمتها الاسرة والمدرسة، والشرطة عن طريق حملات التوعية المرورية المستديمة والموسمية بالتعاون مع الجهات الأخرى التي يمكن ان تؤدي دورا تعليمياً وتدريبياً وتربويا في هذا المجال خاصة المدارس بأنواعها المختلفة والجامعات والهيئات الاجتماعية وأجهزة الاعلام من صحافة وتلفزيون واذاعة وذلك على التفصيل الذي عرضناه عند حديثنا عن التوعية المرورية(١).

وإيمانا بأهمية هذا الأسلوب في وقاية المجتمع من حوادث السير فان

---

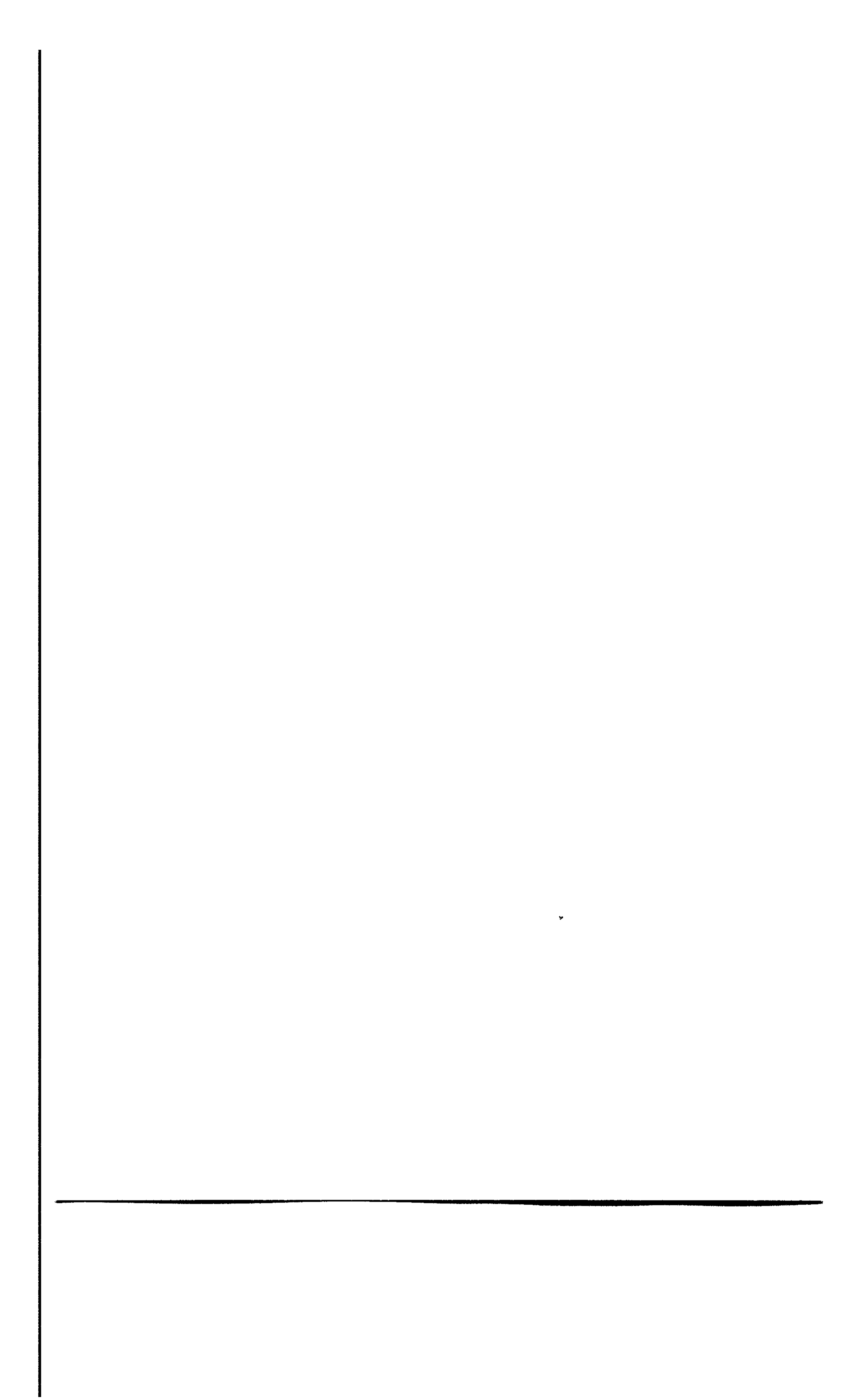
(١) راجع في تعليم وتوعية الأطفال بقواعد وآداب السير، فضيلة بن رابح، المرجع السابق، ص ١٥ وما بعدها.

شرطة دبي أنشأت في عام ١٩٩٢ قسما جديداً في ادارة المرور هو قسم التثقيف والتعليم المروري أوكلت اليه عملية تثقيف وتعليم السائقين والمشاة والجمهور بقواعد وآداب المرور وكافة المستجدات والمستحدثات الهامة في مجال العمل المروري وذلك بهدف رفع كفاءة السائقين وايجاد تعاون تام بين جميع مستعملي الطرق لتحقيق الاستخدام الأمثل للطريق والسيارة وحماية ارواح العديد من السائقين والمشاة والممتلكات من الضياع والتخريب بسبب الحوادث المرورية التي زاد عددها في جميع دول العالم نتيجة الزيادة المضطردة في عدد السكان وعدد السيارات المستخدمة كما سبق القول.



القسم الثالث

الإجراءات والخدمات الإدارية المرورية



القسم الثالث
الإجراءات والخدمات الإدارية المرورية

يقصد بالإجراءات والخدمات الإدارية المرورية تلك الإجراءات التي تتبعها إدارات المرور وفقا للقوانين واللوائح والتعليمات المطبقة من أجل توفير الخدمات الإدارية المرورية، كتسجيل وترخيص المركبات بأنواعها المتعددة، ومنح رخص القيادة بفئاتها وأنواعها المختلفة، وأية تغييرات أو تعديلات في هذه الرخص والترخيصات، وكذلك خدمات تطبيق وتنفيذ القانون من خلال المخالفات والجزاءات التي توقعها مراكز الشرطة وإدارات المرور ضد الخارجين على قواعد السير وتعليماته المنصوص عليها في التشريعات المطبقة بالدولة.

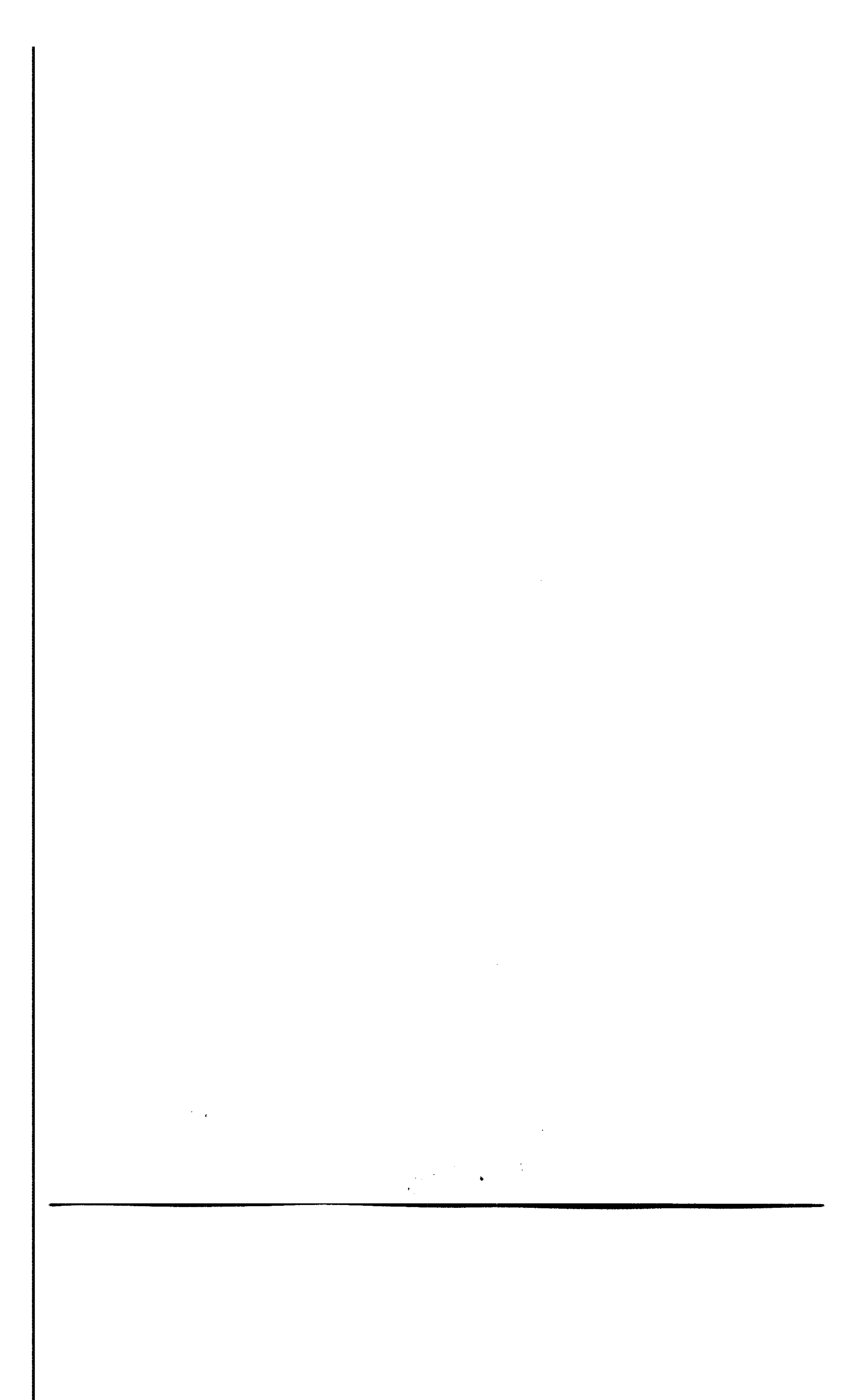
بناء على التحديد السابق، فإننا سوف نعالج في هذا القسم أربعة أبواب هي :

الباب الأول : الجهات المختصة بتقديم الخدمات الإدارية المرورية.

الباب الثاني : تسجيل وترخيص المركبات.

الباب الثالث : تراخيص السائقين.

الباب الرابع : الجرائم والعقوبات المنصوص عليها في قانون السير بإمارة دبي.



الباب الأول
الجهات المختصة بتقديم الخدمات الإدارية المرورية

يقصد بالجهات المختصة بتقديم الخدمات الإدارية المرورية تلك الجهات التي تتولى اتخاذ الإجراءات اللازمة لانجاز هذه الخدمات للجمهور، كما تتولى تطبيق وتنفيذ القوانين واللوائح والتعليمات التي تنظم حركة السير والمرور بالدولة.

وقد تضمن قانون حركة السير على الطرق في إمارة دبي الصادر سنة ١٩٦٧ ومشروع اللائحة التنفيذية النص على الجهات المعنية باتخاذ الإجراءات الإدارية المرورية، وهي لجنة السير وإدارة المرور، ووردت هذه الإختصاصات في مواد متفرقة في كل منها.

كما جاء في القانون ومشروع اللائحة تحديداً لمدلول بعض الكلمات والمصطلحات الفنية التي وردت فيها، وهذا التحديد يعتبر هاما في التعرف على الجهات المختصة بتنظيم حركة السير والمرور في إمارة دبي وإتخاذ الإجراءات الإدارية المرورية اللازمة لتسجيل وترخيص كافة المركبات ومنح رخص القيادة بأنواعها المختلفة وغير ذلك من الإجراءات.

بناء على ما تقدم فإننا سوف نتناول في هذا الباب بيان التعاريف والإصطلاحات الفنية في قانون حركة السير واختصاصات ادارة مرور دبي، وسوف نخصص لكل موضوع من هذه الموضوعات فصلاً مستقلاً فيما بعد.

ومما يجدر التنوية إليه أن المعمول به في امارة دبي وكذلك في معظم بلدان العالم أن إجراءات التحقيق في حوادث السير تختص بها مراكز وأقسام الشرطة، أما الإجراءات الإدارية المرورية فتختص بها إدارات المرور أو الجهات المماثلة في هذه البلدان.

والحكمة من هذا الفصل أن أعمال تحقيق حوداث السير والمرور تختلف عن الإجراءات الإدارية المرورية، فتحقيق حوادث السير يتطلب، كما سبق أن رأينا أن يكون المحقق على درجة عالية من الكفاءة في أعمال التحقيق والبحث والتحري، وهي أمور تتوافر للقائمين بأعمال التحقيق في مراكز وأقسام الشرطة بحكم عملهم اليومي والمستمر في مجال التحقيقات، وهذه الأمور تختلف في طبيعتها واجراءاتها عن أعمال ترخيص وتسجيل المركبات ومنح رخص القيادة المختلفة، وتنظيم حركة المرور والتي تختص بها إدارات المرور في بلاد عديدة، ومن هنا تظهر حكمة اختصاص المراكز بأعمال التحقيق في حوادث السير، واختصاص الإدارات المرورية بإجراءات المرور الإدارية.

إضافة إلى ذلك فإن تركيز مهمة التحقيق في جميع حوادث السير في إدارة المرور من شأنه زيادة ضغط العمل وتكدس القضايا في جهة واحدة، مما يخل بالسرعة التي يجب توافرها في عملية الإنتقال إلى مكان الحادث، وفي إجراءات التحقيق والتصرف النهائي فيه، أما تقسيم هذا العمل على جميع المراكز والمخافر بحسب نطاق الإختصاص المكاني، فمن شأنه تلافي كل هذه العيوب، مع ضمان الدقة والسرعة في تحقيق الحوادث المرورية وفي إعادة حركة السير الى حالتها التي كانت عليها قبل وقوع الحادث، وتلافي وقوع حوادث أخرى.

الفصل الأول

التعاريف والإصطلاحات الفنية في قانون السير ومشروع اللائحة التنفيذية في دبي

أولاً : التعريفات التي وردت بالقانون :

عـرفت المـادتين الثـانيـة والثـالثـة من القـانـون معـاني بعض الكلمات والمصطلحات الفنية التي وردت فيه وذلك على النحو التالي :

الحاكم :

سمو حاكم امارة دبي واي شخص مفوض من قبله للقيام باعماله.

الإمارة :

إمارة دبي وملحقاتها.

سلطة الترخيص :

الموظف المعين من قبل الحاكم لهذه الغاية أو نائبه، ونصت المادة الثانيـة من مشروع اللائحة على سلطة الترخيص بأنها تعني قائد عام شرطة دبي.

سيارات الشحن :

كل مركبة ميكانيكية ذات عجلات مصنوعة أو معدة لنقل البضـائع فقط، وبالتالي فلا يسمح ولا يصرح لسيارات الشحن بنقل الأشخاص.

سيارات ركاب عمومية :

كل مركبة ميكانيكية تعمل في نقل الركاب مقابل الأجر.

الدراجة العادية :

كل مركبة ذات عجلتين أو ثلاث غير مجهزة بمحرك ميكانيكي وانما تسير بقوة راكبها.

الدراجة النارية :

كل مركبة ميكانيكية لها أقل من أربع عجلات، ولا يزيد وزنها الفارغ على ٣٦٠ كيلوغرام. ولا يشمل هذا التعريف الدراجة النارية التي صممت أو هيئت لنقل البضائع أو نقل المعاقين.

صاحب المركبة :

الشخص الذي أصدرت سلطة الترخيص رخصة سير المركبة باسمه.

الطريق :

السبيل المخصص للمرور العام أو الدرب الذي يحق للجمهور المرور منه باذن أو بدون اذن بما في ذلك مرور المركبات والمشاة والحيوانات، ويشمل هذا التعريف الساحات والجسور وأي رصيف لرسو السفن وأي محل عام.

العربة :

كل مركبة تدفع أو تجر بقوة الإنسان أو الحيوان وتستعمل في نقل الركاب أو البضائع ويستثنى من ذلك عربات الأطفال.

علامات السير :

ما يعرض من قبل أو بتفويض من لجنة السير أو الشرطة في الطرق من علامات للدلالة على جهات السير والأماكن المعمورة والمسافات بينها وحدود السرعة القصوى وأماكن الوقوف والاماكن التي يمنع الوقوف بها. وايضا

العلامات التي توضع لتنبيه مستعملي الطرق لاية تحذيرات أو أشياء اخرى تتعلق بحركة السير. ويجوز ان تكون هذه العلامات بشكل لوحات معدنية مثبتة على اعمدة أو نصبات أو علامات مدهونة على الطريق أو الأنوار.

لجنة السير :

هي اللجنة التي يعينها مجلس البلدية بموافقة الحاكم لمارسة الوظائف المناطة بها بمقتضى احكام قانون السير.

مجلس البلدية :

هو مجلس بلدية امارة دبي.

المحكمة :

هي المحكمة المختصة التي يخضع المتهم لصلاحيتها.

محل عـــام :

هو كل حديقة عمومية أو شاطىء بحر أو أرض غير مسورة أو غير محاطة يحق للجمهور دخولها، باذن أو بدون اذن.

المركبـــة :

كل وسيلة من وسائل النقل البرى أو الجرار الرفع أو الدفع ذات عجلات تسير بقوة الية او اي جهاز آخر يمكن تسييره على الطريق سواء بواسطة قوة ميكانيكية أو بأية وساطة اخرى. ويشمل هذا التعريف الدراجات العادية والدراجات النارية. ولا يشمل هذا التعريف عربة الأطفال أو وسائل النقل المعدة للسير على الخطوط الحديدية.

التقاطـــع :

مكان تلاقي أكثر من طريق أو تقابلها أو تفرعها على مستوى واحد، ويشمل هذا التعريف تقاطع الطرق مع خطوط السكك الحديدية.

المركبات الخصوصية :

سيارة الركاب المصممة لنقل الأشخاص أو البضائع بدون عوض ومسجلة بأسم صابحها.

المركبات العمومية :

سيارة ركاب مصممة لنقل الاشخاص أو البضائع مقابل الأجر.

المركبات الميكانيكية :

سيارة معدة للاستعمال على الطريق وتسير باية قوة ميكانيكية.

المقطـــورة :

كل سيارة غير مجهزة باية قوة ميكانيكية لتسييرها ومصممة لتجرها سيارة ميكانيكية، إلا أن هذا التعريف لا يشمل عربة الجانب المتصلة بالدراجة النارية.

وزن المركبة فارغة :

يعني القانون بذلك وزن المركبة وهي فارغة وتشمل هيكلها وجميع اجزائها التي تستعمل عادة مع المركبة على الطريق مضافا الى ذلك اوزان الماء والمحروقات وعدة التصليح الخاصة بها والاطار الاحتياطي التي تحملها واجهزة خزن القوة الكهربائية التي تستعمل في تسيير المركبة ولا يشمل هذا التعريف الادوات أو المعدات غير الثابتة.

السيارات الخفيفة :

سيارات الركاب المصمة لحمل الأشخاص او البضائع ولا يزيد وزنها الفارع عن طن ونصف وتشمل السيارة الصالون مهما كان وزنها والدراجة النارية التي صممت لنقل البضائع.

ويقسم هذا الصنف الى قسمين :

(أ) سيارة خفيفة خصوصية.

(ب) سيارة خفيفة عمومية.

السيارات الثقيلة :

سيارة الركاب المصممة لنقل البضائع ويزيد وزنها الفارغ عن طن ونصف.

ويقسم هذا الصنف الى قسمين :

(أ) سيارة ثقيلة خصوصية.

(ب) سيارة ثقيلة عمومية.

الباصـــــات :

وهي السيارات المصممة لنقل ما يزيد على خمسة عشر راكبا عدا السائق. ويقسم هذا الصنف الى قسمين(١) :

(أ) باص خصوصي.

(ب) باص عمومي.

الجرارات والأجهزة الميكانيكية :

وهي المركبات الميكيانيكية المصممة لأية اغراض ماعدا نقل الأشخاص أو البضائع مثال على ذلك :

---

(١) بناء على هذا التعريف فإن الباصات الصغيرة أو المسماة «بالميكروباس» التي تصل حمولتها إلى خمسة عشر راكبا بخلاف السائق لا ينطبق عليها وصف الباصات في مفهوم القانون، ولكنها تعتبر بمثابة سيارات خفيفة خصوصية أو عمومية، نتيجة لذلك فإن الشخص الذي يحمل رخصة قيادة سيارة خفيفة يستطيع قيادة السيارة الميكروباس دون حاجة الى تصريح خاص بذلك من إدارة المرور.

ويفرق في إدارات المرور بدولة الإمارات العربية المتحدة بين رخصة الباص الخفيف، وهو الباص الذي لا يزيد عدد ركابه عن ٢٥ راكباً ولا يقل عمر طالب الرخصة عن ٢٠ عاماً. وبين رخصة الباص الثقيل وهي الخاصة بالباص الذي يزيد عدد ركابه عن ٢٥ راكباً وأن يكون طالب الرخصة قد أكمل ٢١ عاماً.

- (الدمبر) - وهو جهاز يستخدم في رصيف الشوارع وتسوية الأرض.

- (الفورك لفت) - وهو جهاز يستخدم في نقل الصناديق الخشبية أو البضائع.

- (الشيولات والكرينات) وتقسم الجرارات والأجهزة الميكانيكية الى ثلاثة أقسام :

(أ) المركبات الميكانيكية التي لا تسير على عجلات مهما كان وزنها.

(ب) المركبات الميكانيكية الخفيفة التي تسير على عجلات ولا يزيد وزنها الفارغ عن سبعة أطنان ونصف.

(جـ) المركبات الميكانيكية الثقيلة التي تسير على عجلات ويزيد وزنها الفارغ عن سبعة أطنان ونصف.

ناقلات العجزة :

المركبات الميكانيكية التي لا يزيد وزنها عن ٢٥٠ كيلوغرام ومصممة خصيصا لاستعمال الاشخاص المصابين بنقص أو عجز جسماني، وتستعمل من قبلهم فقط، ولا يشمل المركبات الميكانيكية التي اجرى فيها تغيير بعد صنعها لاجل مثل هذا الاستعمال.

حيــــوان :

يقصد به كل جمل أو حصان أو حمار أو بغل أو كلب أو ماشية أو ماعز أو ضأن.

ثانياً : التعريفات التي وردت بمشروع اللائحة التنفيذية :

نصت المادة الثانية من مشروع اللائحة التنفيذية على أن يكون للعبارات والكلمات الواردة بها المعاني المعرفة بها في المادة الثانية من قانون حركة السير على الطرق لسنة ١٩٦٧، وتضاف اليها التعريفات التالية، إلا إذا اقتضى السياق خلاد ذلك، وهي:

اللائحـــة :

ويقصد بها اللائحة التنفيذية لقانون حركة السير على الطرق لعام ١٩٦٧م.

سلطة الترخيص :

قائد عام شرطة دبي.

طريق المرور السريع :

هو الطريق المصمم خصيصا والمعد للمرور السريع والذي لا يكون مخصصا لانتفاع الممتلكات المجاورة ويكون هذا الطريق :

١ ـ مكون من مسارين منفصلين للسير باتجاهين معاكسين باستثناء نقاط معينة أو مؤقتة وتكون مفصولة عن بعضها بشريط ضيق غير مخصص للسير أو بوسائل اخرى في الحالات الاستثنائية.

٢ ـ غير متقاطع على نفس المستوى مع أي طريق اخر أو سكة حديد أو ممر مشاة.

٣ ـ يوجد عليه من اللوحات ما يشير إلى انه طريق سريع.

نهر الطريق :

هو جانب من الطريق المستخدم، يسمح فيه بسير المركبات.

مسار الطريق : المسرب / الحارة :

هو جزء من الاجزاء الطويلة التي يقسم اليها نهر الطريق ويسمح عرضه بمرور صف واحد من المركبات المتتابعة سواء حددته أو لم تحدده علامات طويلة على سطح الأرض.

الرصيف :

هو جزء الطريق المحاذي له من الجانبين والمعد لسير المشاة وتعتبر الجزر الكائنة في وسط الطريق في حكم الرصيف.

كتف الطريق :

هو جزء من الطريق ومحاذ له من الجانبين ومعد للتـوقف الإضطـراري للمركبات.

التقاطع :

هو كل تقابل أو تـلاقي أو تفـرع للطـريق على مستـوى واحـد شـامـلا المساحة المكشوفة التي تكونت نتيجة لذلك.

إتجاه المرور :

هو اتجاه حركة السير في الجانب الأيمن من الطريق.

الإتجاه المقابل :

هو اتجاه السير العكسي والمضاد لاتجاه المرور.

التوقف :

هو وقـوف المـركبـة لفترة زمنيـة تستلـزمهـا ضرورة السير أو ركـوب الأشخاص أو نزولهم أو تحميل البضائع أو تفريغها.

الإنتظـــار :

هو تواجد المركبة في مكان ما لفترة زمنية محددة لغير أسباب التوقف وفي غير حالات الوقوف لتجنب التعارض مع مستعمل اخر للطريق او تجنب كـائن أو تطبيقا لأنظمة المرور.

الوقـــوف :

هو التمركز في مكان ما وقتا طويلاً.

عبور المشاة :

هو مكان مخصص لمرور المشاة ومخطط لهذه الغاية في الطرق والشوارع ويفرض على السائق الوقوف قبله ليتمكن المشاة من السير عليه بأمان.

المنعطـف :

هو منحني في الطريق يغير اتجاه الطـريق بـزاويـة مـا ويتضمن حـدود الطريق.

مركبة بضائع :

مركبة ذات محرك مصنوعة أو معدة لنقل البضائع.

مركبة بمحرك :

مركبة تعمل بمحرك.

مركبة تجارية ثقيلة :

مركبة بضائع مهما كان نوعها أو جرار بمحرك يزيـد وزنـه على ٢٥٠٠ كيلوغرام بدون حمولة.

جرار بمحرك :

مركبة تعمل بمحرك مصنوعة لكي تسحب مقطـورة بقضيب أو مـركبـة معطلة ولكن غير مصنوعة لحمل الأحمال عدا المعدات الساحبـة والتي تستعمـل لعمليات السحب.

مركبة بضائع مفصلية :

مركبة بمحرك مصنوعة بحيث تتصل بها شبه المقطورة الخاصـة بحمـل البضائع جزئيا بشكل يجعل جزءاً كبيراً من وزن شبه المقطورة هذا محملا على المركبة .

مركبة بضائع مفصلية بمقطورة :

مركبة بضائع مفصلية مرتبطة بها شبه مقطورة اضافية.

مقطورة مسحوبة بقضيب :

مركبة مصنوعة أو معدلة لنقل البضائع مسحوبة بواسطة مركبة بمحرك وملحقة بها بواسطة قضيب سحب.

شبه مقطورة :

مقطورة متصلة بمركبة بضائع بواسطة تراكب جزئي.

الدراجة العادية والدراجة النارية :

أوردت اللائحة تعريفا لهما مماثلا للتعريف الذي أوضحناه سابقا ضمن التعريفات التي وردت بالقانون.

السائق :

هو كل شخص يتولى قيادة احدى المركبات أو حيوانات الجر والحمل أو الركوب أو قطعان الماشية والاغنام.

الراكب :

هم كل شخص يوجد بالسيارة أو يكون نازلا منها أو صاعداً اليها بخلاف السائق.

المشاة :

هو الأشخاص الذين يسيرون على أقدامهم ويعتبر في حكم المشاة الاشخاص الذين يدفعون أو يجرون دراجة أو عربة أطفال أو عربة مريض أو ذي عاهة أو عربة يد ذات عجلة أو أكثر.

العداد :

هو الجهاز المثبت بالسيارة لتحديد الأجرة المستحقة على ضوء المسافة التي قطعتها السيارة.

التسعيرة :

هي الاجرة المحددة لاستعمال السيارة / الباص، لنقل الركاب.

نور السياقة العالي :

هو نور المركبة الذي يستخدم في انارة الطريق على مسافة طويلة أمامها.

نور السياقة المنخفض :

هو نور المركبة الذي يستخدم في انارة الطريق امام المركبة على مسافة محددة ولا يحدث ابهاراً أو مضايقة للآخرين.

انوار الموضع :

هي الأنوار الأمامية والخلفية للمركبة التي تنبه عن وجودها وتبين عرضها من الأمام والخلف.

وتبدو أهمية التحديدات السابقة انها تعتبر ضرورية لرجال الشرطة والجمهور لفهم حقوقهم وواجباتهم المتصلة بمسائل السير والمنصوص عليها في القانون، فلا يحدث هناك خرق أو عدم التزام بالتعليمات أو القواعد التي تنظم وتحدد هذه الحقوق أو الواجبات، مما يؤدي الى سهولة حل مشاكل السير، بل وتجنب وقوعها في أي وقت من الأوقات.

الفصل الثاني

لجنـــة السير

ورد النص بالمادة رقم ١٢٠ بالفصل التاسع من القانون على لجنة السير، وهي لجنة تابعة لبلدية دبي وتتألف من عدد معين من الأعضاء يتحدد بمعرفة مجلس البلدية بموافقة سمو حاكم دبي، ولها بموافقة سمو الحـاكم ان تصـدر التعليمات لاي غاية من الغايات التالية :

١ ـ تنظيم حركة السير على الطرق في الامارة واتجاهاتها.

٢ ـ تحديد ساعات وأماكن وقوف المركبات الميكانيكية.

٣ ـ تنظيم تعرفة اجور النقل في المركبات الميكانيكية العمومية.

٤ ـ منع أو تقييد سوق أية مركبـة أو أي نـوع معين من المـركبـات على طرق معينة أو أي جزء منها أو لتقرير الشروط التي يسمح لاية مركبة بـالسير فيها على أي طريق وتحديد سرعتها.

٥ ـ تنظيم حركة نقل البضائع والركاب في المركبات الميكانيكية العموميـة بين الإمارة وخارجها مع مراعاة شرط المعاملة بالمثل بالنسبة للمركبات المرخصة خارج الإمارة.

ويلاحظ ان اختصاصات لجنة السير هي اختصاصات عامة الهدف منها وضع القواعد اللازمة لتسيير وتسهيل حركة المرور في امارة دبي، وتقـوم إدارة المرور بمتابعة تنفيذ هذه القواعد والتعلميات من أجل تحقيق الهدف المشار اليه.

الفصل الثالث

إدارة مرور دبي

تعتبر إدارة مرور دبي إحدى الإدارات التابعة لشرطة دبي، ويتولى إدارتها ضابط برتبة مناسبة يسمى القائد المساعد لإدارة المرور، ويكون له نائب يعاونه في ممارسة مهامه الموكلة اليه ويحل محله عند غيابه.

وتنقسم إدارة مرور دبي من حيث الإختصاص المكاني الى قسمين، هما مرور ديرة، ومرور بر دبي، ويتولى كل قسم القيام بالأعمال الإدارية المرورية للأفراد الذين يقيمون في نطاق اختصاصه المكاني، ومقر الإدارة بإدارة مرور ديرة.

أما من حيث الإختصاص الوظيفي فان الإدارة تشتمل على الأقسام التالية(١) :

١ ـ قسم السيارات.

٢ ـ قسم السواقين.

٣ ـ قسم الفحص والمواعيد.

٤ ـ قسم ضبط ومراقبة السير والغرامات.

٥ ـ قسم الشئون الإدارية.

---

(١) المصدر : قسم الشئون الإدارية بإدارة مرور دبي.

٦ ـ قسم الكمبيوتر.

٧ ـ قسم هندسة المرور وسلامة الطرق.

٨ ـ قسم التثقيف والتعليم المروري.

٩ ـ مرور بر دبي.

١٠ ـ معهد السواقة.

ومن خلال اعطاء فكرة سريعة عن اختصاصات الأقسام السابقة يمكننا التعرف على اختصاصات إدارة مرور دبي والإجراءات والخدمات الإدارية المرورية التي تقدمها للأفراد، وهو ما نعرضه فيما يلي(١) :

أولاً : قسم السيارات :

ويختص هذا القسم بما يلي :

١ ـ تسجيل وتجديد ونقل ملكية السيارات.

٢ ـ اصدار لوحات الأرقام ولوحات التعليم «ت ـ L والمؤقت.

٣ ـ إصدار شهادات التسفير والتصدير والسياحة وحيازة السيارات.

٤ ـ اصدار شهادة لمن يهمه الأمر ببيانات السيارات وطلبات تغيير اللون.

٥ ـ اصدار الاحصائيات الشهرية والسنوية لمختلف السيارات.

٦ ـ متابعة طلبات أرقام الأجرة والنقل والباصات والشاحنات والتنسيق بخصوصها مع لجنة السير ببلدية دبي.

ثانياً : قسم السواقين :

ويختص بما يلي :

١ ـ اصدار رخص السواقة بأنواعها المختلفة وتجديدها.

٢ ـ اصدار تصاريح تعليم السواقة.

---

(١) المصدر : قسم الشئون الإدارية بإدارة مرور دبي.

٣ ـ تحويل معاملات رخص السواقة.

٤ ـ استبدال رخص السوق الخليجية والعربية والدولية.

٥ ـ اصدار الرخص المؤقتة وبدل الفاقد والتالف.

٦ ـ اجراء فحص النظر للمتقـدمين للفحص الفني للحصـول على رخص سواقة وحالات التجديد وبدل التالف والفاقد والتصاريح.

٧ ـ حجز الرخص الموقوفه من قبل المحـاكم حتى انتهـاء السبب والغـاء الرخص المتوفي أصحابها وكذلك تغيير الكفالات والبيانات.

ثالثاً : قسم الفحص والمواعيد :

ويختص بما يلي :

١ ـ تجديد مواعيد الفحص بمختلف أنواعها.

٢ ـ اجراء الفحص الفني للمتقدمين للحصول على رخص سواقة بأنواعها، ولجميع مراحل الفحص.

٣ ـ اجراء الفحص لسيارات طالبي الحصول على لوحات التعليم ت L.

رابعاً : قسم ضبط ومراقبة السير والغرامات :

ويختص بما يلي :

١ ـ استلام وتسجيل جميع المخالفات التي تم تحريرها للمخالفين بامارة دبي.

٢ ـ إصدار الاحصائية الشهرية والسنوية بعدد الحوادث.

٣ ـ إصدار الاحصائية الشهرية والسنوية بعدد المخالفات.

٤ ـ الكشف عن السوابق المرورية.

٥ ـ استلام وتسجيل القضايا المتورط بها سائقي السيارات المضبـوطين وهم تحت تأثير المشروبات الكحولية.

٦ ـ اجراء اختبارات للمتقديمن لأول مرة لقيادة سيارات الأجرة للتأكد من مدى المامهم بالأماكن الهامة بالإمارة.

٧ ـ اصدار التصاريح السنوية لسائقي سيارات الأجرة وتجديدها.

٨ ـ اصدار التصاريح المؤقتة لسائقي سيارات الاجرة وتجديدها.

٩ ـ التصديق على معاملات وزارة العمل وادارة الهجرة بخصوص طلب تأشيرة عمل لسائقي سيارات الأجر.

ويتبع قسم ضبط ومراقبة السير مكتب الغرامات ويتولى تحصيل الغرامات التي يلتزم الأفراد بدفعها لمخالفتهم قواعد وتعليمات قوانين السير والمرور المطبقة في دبي، وتوريدها للمحكمة.

كما يتبع قسم ضبط ومراقبة السير قسم آخر يسمى (قسم الرادار) ويختص بمايلي :

١ ـ القيام بمراقبة سرعة السيارات على الطرق طبقا لمعدلات السرعة المطلوبة.

٢ ـ مراقبة حركة السير على الطرق وضبط المخالفين من سيارات الأجرة.

٣ ـ اصدار التصاريح الخاصة بالسائقين بمواقف سيارات الأجرة.

٤ ـ الاشراف على مواقف سيارات الأجرة.

٥ ـ تنظيم توزيع سيارات الأجرة على الفنادق طبقا لحركة العمل بكل فندق.

خامساً : قسم الشئون الإدارية :

ويختص بما يلي :

١ ـ استلام جميع المراسلات الواردة والقيام بتسجيلها وعرضها على القائد المساعد للإدارة.

٢ ـ متابعة تنفيذ أوامر وتعلميات القائد المساعد بخصوص هذه المراسلات وتوزيعها على المختصين ـ والرد عليها.

٣ ـ ارسال مراسلات الإدارة الى جميع الجهات المعنية.

٤ ـ التعميم على المركبات المطلوبة للإدارة ومتابعة تنفيذها.

٥ ـ تسجيل المخالفات المرورية للسيارات على اجهزة الكمبيوتر، وذلك بالنسبة للسيارات التي تحمل لوحات أرقام صادرة من دبي وحررت بحقها مخالفات بالامارات الأخرى وكذلك بالنسبة لرخص السواقة.

٦ ـ كف البحث على السيارات ورخص السوق المطلوبة بعد الانتهاء من طلبها.

٧ ـ تعقب السيارات المخالفة لأوامر البلدية وحجزها بشبك القيادة واتخاذ الإجراءات اللازمة بخصوصها.

٨ ـ قيام أفراد مكتب التعقب بمراقبة حركة السير بالشوارع وتحرير مخالفات للسائقين المخالفين.

٩ ـ اصدار تصاريح تعليم السواقة للسيارة لدى مدارس التعليم.

١٠ ـ استلام طلبات الاعتراض على المخالفات وارسالها للنيابة العامة للنظر في أمرها.

سادساً : قسم الكمبيوتر :

ويختص بما يلي :

١ ـ الإشراف على جميع أجهزة الكمبيوتر والشاشات والحرص على عملها بصورة صحيحة والاشراف على جميع الأجهزة المساعدة للكمبيوتر مثل (مكيفات الهواء ـ منظم التيار الملتبلكس، الموديم، كابلات التوصيل، خطوط التليفونات الخاصة بالكمبيوتر).

٢ ـ الإشراف على تشغيل البرامج اليومية والأسبوعية والحرص على عملها بصورة صحيحة.

٣ ـ المتابعة الدورية على طاقة تشغيل الأجهزة من حيث قدرتها على المعالجة وزمن الاستجابة وتقديم اقتراحات بتوسيعها اذا لزم الأمر.

٤ ـ الإشراف على عمل الشركات المختصة عند قيامها بالصيانة الدورية لأجهزة الكمبيوتر والأجهزة المساعدة الأخرى.

٥ ـ اجراء عملية BACK UP الأسبوعية واليومية، وذلك كخطوط وقائية لحماية محتويات قاعدة البيانات.

٦ ـ الإشراف على محتويات قاعدة البيانات من حيث متابعة زيادة حجمها وأخذ الخطوط اللازمة لتوسيع حجمها اذا لزم الأمر.

٧ ـ تصحيح جميع الأخطاء التي تتعرض لها البيانات عند الادخال نتيجة لوجود اخطاء ما في البرامج أو نتيجة لتوقف الأجهزة.

٨ ـ دراسة وتحليل النظام وما يترتب عليه من تطوير وتحسين البرامج الحالية أو اضافة برامج جديدة على النظام قد تتطلبها احتياجات العمل.

٩ ـ فحص البرامج لحديد وابراز الأخطاء الموجودة بها والعمل على تصحيحها.

١٠ ـ أخذ التدابير اللازمة لحماية استخدام البرامج وقاعدة البيانات من قبل الأطراف غير المصرح لها وذلك بالإشراف على تطبيق نظام كلمات التعارف وغيرها من الأساليب.

١١ ـ المتابعة والإشراف على ادخال البيانات بالكمبيوتر من خلال المعاملات اليومية بأقسام الإدارة المختلفة.

١٢ ـ تخطيط سير البيانات والإشراف على تنفيذه بأقسام الإدارة المختلفة تمشيا مع نظام الكمبيوتر.

١٣ ـ ادخال أساليب ادارية وفنية للتحكم في دقة ادخال البيانات والتدقيق عليها وتدريب الأفراد مدخلي البيانات على اتباع هذه الأساليب.

سابعاً : قسم هندسة المرور وسلامة الطرق :

وينقسم الى وحدتين :

١ ـ وحدة الهندسة وسلامة الطرق :

وتختص بما يلي :

أ ـ القيام بأعمال الطرق وتحديد الشوارع التي تحتاج الى تعديل وذلك بالتنسيق مع بلدية دبي، كما تختص بتحديد الاماكن التي تحتاج الى اشارات او علامات مرورية، ثم متابعة تنفيذ تثبيت هذه العلامات بالتنسبق أيضا مع البلدية.

ب ـ الإشراف على تسهيل حركة السير عند هدم الأبنية أو عند التشيد.

جـ ـ تحديد وتسهيل مرور الشاحنات الداخلة الى الإمارة والخارجة منها والتي تحمل بيوتا جاهزة ومعدات.

٢ ـ وحدة الإحصاء :

وتختص بما يلي :

أ ـ إعداد الاحصائيات الخاصة بحوادث المرور سواء كانت حوادث بها اصابات أو بدون اصابات والمتابعة اليومية لها بالتنسيق مع مراكز الشرطة.

ب ـ إعداد الإحصائيات الشهرية والسنوية بالنسبة للمصابين وعدد الحوادث وذلك عن طريق الاستمارات التي يتم تزويد المراكز بها.

ثامناً : قسم التثقيف والتعليم المروري :

وهو قسم نشأ حديثاً في ادارة مرور دبي يهتم ويتولى تعليم وتدريب السائقين والمساهمة في نشر الوعي المروري بين السائقين وبين الجمهور وذلك

بهدف زيادة التزام الأفراد بقواعد وآداب السير والمرور بما يعود عليهم وعلى المجتمع بالفائدة التي تتمثل في الحد من حوادث المرور وأضرارها الجسيمة كما سبق القول.

تاسعاً : معهد السواقة :

ويختص بما يلي :

١ ـ الإشراف والرقابة على مدارس التعليم والمدربين فيها واصدار التراخيص وعقد الدورات والمحاضرات الخاصة بهم.

٢ ـ عقد دورات خاصة تأسيسية لأفراد الشرطة المحولين الى سائقين بالقوة.

٣ ـ عقد دورات تقدمية لأفراد الشرطة الغرض منها القيادة في الظروف المختلفة بسرعة وبطريقة آمنة لملاحقة المجرمين والوصول الى مكان الحوادث بالسرعة المطلوبة.

٤ ـ عقد دروات للفاحصين الذين يقومون بفحص المتقدمين للحصول على رخص قيادة.

٥ ـ عقد دورات لمدربي السياقة العاملين بالمعهد.

٦ ـ عقد دورات تأسيسية للمبتدئين من المدنيين الملتحقين بالمعهد.

٧ ـ عقد دورات خاصة للمعاقين.

٨ ـ عقد دورات لمدربي مدارس السياقة الخاصة.

عاشراً : مرور بر دبي :

ويتولى القيام بالإختصاصات والأعمال التي تقوم بها أقسام السيارات والسواقين والغرامات والتي أوردناها فيما سبق، وذلك بالنسبة للأفراد المقيمين في دائرة اختصاصه.

الباب الثاني

تسجيل وترخيص المركبات

نتناول في هذا الباب شرح أحكام قانون السير ومشروع اللائحة التنفيذية وما جرى عليه العمل في ادارة مرور دبي بشأن تسجيل المركبات وترخيصها وما يترتب على ذلك من منح السيارة المسجلة والمرخصة اللوحات والأرقام، كما نبين في هذا الباب قواعد منح الرخص المهنية واللوحات المؤقتة وقواعد نقل الملكية، وأخيراً بيان بالمركبات المستثناة من شروط التسجيل والترخيص، وسوف نخصص لكل موضوع من الموضوعات السابقة فصلا مستقلا فيما يلي:



الفصل الأول

تسجيل المركبة وترخيصها

يقصد بتسجيل المركبة إثبات البيانات الرسمية عن السيارة من حيث مالكها ومواصفاتها مثل اللون، ورقم الشاصيه والمحرك، وجميع الأوراق الثبوتية الخاصة بها لدى ادارة المرور المختصة وذلك بهدف منح المركبة الترخيص اللازم للسير على الطريق.

وتبدو أهمية التسجيل والترخيص أنه يعتبر شهادة رسمية من السلطات المختصة بصلاحية السيارة للسير في الطرق العامة، بالاضافة الى أنه يعد وسيلة لحصر السيارات والتعرف عليها وتمييزها في حالة حدوث أية مشكلة ترتبط بتسيير المركبة، وذلك في حوادث السرقة مثلا أو التدهور أو مخالفة قواعد السير وغيرها من المشكلات.

ونظراً لهذه الأهمية فقد فرض قانون السير في مادته الرابعة والخمسين على كل صاحب مركبة ميكانيكية أو المسئول عنها أن يقوم بتسجيلها لدى ادارة المرور المختصة، وألا يسمح لأحد بسوق المركبة ما لم تكن مسجلة وحاصلة على رخصة المركبة (الملكية)، وإلا تعرض للعقوبات التي وردت بهذا القانون، ما لم تكن هذه المركبة حاصلة على إعفاء من التسجيل والترخيص بمقتضى أحكامه.

كما تضمنت المادة ١٢٩ من مشروع اللائحة التنفيذية نصا مماثلاً، فأوجبت تسجيل جميع المركبات التي نص عليها القانون بإدارة المرور قبل تسييرها، والحصول على شهادة تسجيل وشهادة فحص وملكية ولوحات

معدنية بأرقامها، ويستثنى من ذلك الدراجات الهوائية والعربات والمركبات التي تحمل لوحات مؤقتة في الحالات التي يجيز فيها القانون ذلك، الى أن تسجل، والمركبات الأجنبية التي يصرح لها بالسير على الطرق في الإمارات دون تسجيل طبقاً للقرارات التي تصدر في هذا الشأن وفي حدود المدة المصرح بها فقط.

ونتناول في هذا الفصل اجراءات التسجيل ومدة صلاحية التسجيل وتجديد التسجيل وإجراءات تغيير مواصفات مركبة سابقة التسجيل واجراءات استخراج بدل فاقد أو تالف لرخصة تسيير المركبة.

أولاً : إجراءات التسجيل ومنح رخصة المركبة :

نصت على هذه الإجراءات المادة ٥٥ من القانون والمواد من ١٣٠ ـ ١٤٠ من مشروع اللائحة التنفيذية وفقا لما يلي :

١ ـ يقدم طلب تسجيل المركبة من مالكها أو من يوكله في ذلك إلى إدارة المرور قبل تسييرها على الاستمارة المعدة لذلك وطبقاً للنموذج المرفق، ويرفق بالطلب كافة المستندات المثبتة لشخصية المالك، ومحل اقامته وصفته وملكيته للمركبة المطلوب تسجيلها والمستندات الأخرى التي تتطلبها القوانين واللوائح النافذة.

٢ ـ يقبل في اثبات شخصية مالك المركبة المواطن ما يأتي :

(أ) جواز السفر.

ب ـ الوثائق الصادرة من ادارة الهجرة والجوازات.

٣ ـ يقبل في اثبات شخصية ومحل اقامة الوافد مالك المركبة ما يأتي :

(أ) جواز السفر شريطة أن تكون الاقامة صالحة وصادرة من دبي وأن يكون الجواز ساري المفعول.

(ب) شهادة معتمدة من جهة العمل وصورة من رخصة السوق إذا كانت صادرة من دبي وشهادة تأمين على المركبة.

(جـ) الإقامات الصادرة من إمارات أخرى للأشخاص الذين يعملون في امارة دبي لدى نفس الكفيل.

٤ ـ يقبل في اثبات صفة طالب التسجيل ما يأتي :

(أ) اذا كان الطلب مقدما من وكيل المالك يرفق به اقرار المالك بموافقته موثقاً لدى كاتب العدل أو يدلي به أمام الموظف المختص بادارة المرور بعد أن يتحقق من شخصياتهم.

(ب) إذا كان وصياً أو وليا على مالك المركبة أو حارساً قضائيا أو سنديكا فيقدم صورة رسمية من السند، الحكم، القرار المثبت لتلك الصفة.

(جـ) اذا كانت المركبة مملوكة لأكثر من شخص يقدم الطلب ممن يقع عليه اختيارهم منهم.

(د) اذا كانت المركبة مملوكة لشخص معنوي يقدم الطلب ممن يعينه رئيس مجلس الإدارة أو المدير العام، ويرفق بالطلب صورة رسمية من قرار رئيس مجلس الادارة أو المدير العام الصادر في هذا الشأن.

٥ ـ يقبل في اثبات ملكية المركبة أحد المستندات الآتية :

(أ) المستند المتضمن عقد شرائها الصادر من المصنع أو من احدى وكالات بيع المركبات المقيدة بهذه الصفة بالسجل التجاري بالدولة.

(ب) المستند المتضمن عقد شرائها في غير الحالات المشار اليها في الفقرة السابقة، على أن يكون موقعاً عليه من البائع والمشترى أمام كاتب العدل أو أمام الموظف المختص بادارة المرور والترخيص بعد التحقق من شخصياتهم.

(ج) القرار الجمركي بالافراج عن المركبة التي استوردت من الخارج.

(د) صورة رسمية من الحكم الصادر بالفصل في ملكية المركبة أو بوضعها تحت الحراسة القضائية أو الاقرار الموثق لدى كاتب العدل من الملاك المتنازعين بوضع المركبة تحت الحراسة الاتفاقية.

(هـ) اذا كان مصدر الملكية الميراث، فيقدم سند ملكية المورث والحكم الصادر باثبات الوراثة.

(و) اذا كان مصدر الملكية الوصية يقدم سند الوصية وشهادة الوفاة.

(ز) المستند المتضمن لأي عقد أو عمل قانوني آخر مثبت لنقل المركبة كالهبة، وعقد انشاء الشركة أو تصفية الشركة أو تصفية التفليسة أو غير ذلك.

٦ ـ إذا كانت المركبة المطلوب تسجيلها ستستخدم لخدمة الجمهور أو يسمح باستخدامها لهذا الغرض في نطاق أنواع المركبات المنصوص عليها في القانون وهي سيارات أجرة (تاكسي) وسيارة أجرة تحت الطلب وسيارة نقل عام وسيارة خاصة للتأجير، يتعين على طالب التسجيل أن يرفق بالطلب جواز السفر أو رخصة مزاولة النشاط التجاري من البلدية، ويحول الطلب الى سلطة الترخيص للموافقة، وتكون الموافقة الصادرة من سلطة الترخيص سارية المفعول (١٨٠) يوما غير قابلة للتمديد، ولا يتم تسجيل لوحة المركبة باسم المالك الا بعد ابراز مستندات شراء المركبة أو ما يثبت انتقال ملكية المركبة المراد تسجيلها.

٧ ـ يرفق بطلب التسجيل، بالاضافة الى المستندات المشار اليها فيما تقدم طلب اجراء الفحص الفني على النموذج المعد لهذا الغرض، ويعفي المالك من تقديم طلب الفحص الفني، اذا كانت المركبة جديدة مطلوب تسجيلها لأول مرة، الا اذا قررت ادارة المرور لأسباب تراها وجوب اجراء الفحص الفني.

٨ ـ تقدم المركبة للفحص في الزمان والمكان اللذين تعينهما ادارة المرور.

٩ ـ يتحقق الفاحص الفني من مطابقة بيانات طلب التسجيل لبيانات طلب الفحص الفني، ويتناول الفحص تجربة المركبة وأجهزتها للتحقق من استيفائها للشروط التي يتطلبها قانون حركة السير على الطرق أو ما ورد في مشروع اللائحة أو أي قانون أو قرار آخر وعلى الأخص شروط الأمن والمتانة، والشروط الصحية والشروط الخاصة التي تحدد بالنسبة لأنواع المركبات

المختلفة، وعلى الفاحص تحديد أوزان المركبات التي يتولى فحصها طبقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن، واثبات ذلك في تقرير الفحص.

١٠ - إذا ثبت من الفحص الفني صلاحية المركبة، يخطر المالك لتقديم وثيقة التأمين من المسئولية الناشئة عن حوادث المركبة من احدى شركات التأمين التي تباشر نشاطها طبقاً للقوانين النافذة في الدولة، على أن تكون سارية المفعول عن مدة تسجيل المركبة بالكامل ثم سداد رسوم التسجيل المقررة لنوع المركبة.

١١ - تحرر شهادة التسجيل على النموذج المعد لهذا الغرض في ضوء البيانات الموضحة بطلب الترخيص ونموذج الفحص الفني، وبعد التحقق من عدم وجود مانع من التسجيل، ويخصص للمركبة رقم تسجيل طبقا لنوعها يثبت في شهادة التسجيل.

١٢ - تصرف شهادة التسجيل مع اللوحات المعدنية التي تصدرها ادارة المرور برقم تسجيل المركبة بعد سداد الرسوم الخاصة باللوحات، وبعد استيفاء سائر الشروط التي يلزم توافرها في المركبة.

١٣ - كما تصرف لمن سجلت المركبة باسمه، ملكية، طبقا للنموذج المعد لذلك بعد دفع الرسوم المقررة، ويذكر في الملكية كافة البيانات التي يتطلبها القانون أو القرارات التنفيذية.

١٤ - اذا ثبت عدم استيفاء شروط الامن والمتانة تشطب المركبة من السجلات، وتصدر لها شهادة حيازة مركبة بدون تسجيل موضحاً بها عدم صلاحيتها للسير.

١٥ - يجوز لصاحب الشأن التقدم لاعادة فحص المركبة مرة أو أكثر وان يكون الفحص في كل مرة بناء على طلب جديد.

ثانياً : قيود التسجيل :

أورد القانون ومشروع اللائحة مجموعة من القيود التي ترد على تسجيل المركبات وهي كالآتي :

١ ـ شهادة التسجيل لا تسمح باستخدام المركبة لخدمة الجمهور قبل الحصول على الترخيص من البلدية وطبقا للاجراءات الموضحة في مشروع اللائحة والسابق الاشارة اليها.

٢ ـ لا يجوز تسجيل اية مركبة ميكانيكية عمومية بأسماء غير المواطنين، إلا بعد موافقة سمو الحاكم أو من يفوضه سموه لهذه الغاية.

٣ ـ لا يجوز تسجيل أو ترخيص أو تجديد أية سيارة شحن خصوصية باسم أي شخص أو مؤسسة الا اذا إقتنعت سلطة الترخيص أن طبيعة ما يمارسه هذا الشخص من عمل تبرر له اقتناء السيارة.

٤ ـ لا يتم الترخيص لأي مركبة للسير على الطرقات العامة ما لم تكن مؤمنة من قبل إحدى شركات التأمين طبقا للقانون (م١٥٩ من المشروع).

٥ ـ إذا تقدم اي شخص لتجديد تسجيل مركبته، وكانت بوليصة التأمين وقت تسجيل المركبة سارية المفعول لمدة تقل عن سنة، جاز تجديد تسجيل المركبة بنفس المدة المتبقية، على أن لا تقل المدة المتبقية عن ثلاثة أشهر (م ١٦٠ من المشروع).

ثالثاً : مدة صلاحية رخصة المركبة :

١ ـ حددت المادة ٥٧ من القانون مددا لصلاحية رخصة المركبة، إلا أن هذه المدد غير معمول بها الان في إدارة المرور. أما وفقا للمادة ١٤٦ من مشروع اللائحة التنفيذية وما يجري عليه العمل حالياً، هو أن رخصة تسيير المركبة تكون سارية المفعول لمدة عام كامل يبدأ من تاريخ تسجيل المركبة ومنح

الرخصة، فاذا تم الحصول على الرخصة بتاريخ ١٥/١١/١٩٨٩م مثلا فانها تكون منتهية بتاريخ ١٤/١١/١٩٩٠م.

٢ ـ كما حددت المادة ١٤٦ من المشروع الحد الأدنى لصلاحية شهادة التسجيل بثلاثة شهور، إلا اذا الغيت الشهادة أو سحبت طبقاً للاجراءات المنصوص عليها في القانون.

٣ ـ أعطت المادة ٥٧ من القانون والمادة ١٤٧ من مشروع اللائحة مهلة ثلاثين يوما عقب انتهاء مدة الترخيص وذلك لتجديد الترخيص، ويعتبر التجديد خلال هذه المهلة تجديدا في الميعاد، أما اذا تجاوز صاحب الشأن هذه المهلة فانه يعتبر مخالفا لأحكام القانون وتطبق عليه العقوبات المنصوص عليها في المادة ١١٢، ١١٥ من قانون السير وهي التي سيرد الحديث عنها في الفصل الخاص بالجرائم والعقوبات، والتي تعتبر ان قيادة المركبة برخصة منتهية جرما يعاقب عليه القانون.

رابعاً : تجديد رخصة تسيير المركبة :

١ ـ إجراءات التجديد :

حددت المواد ٥٧/٣، ٦١ من القانون، وكذلك المواد رقم ١٤٧، ١٥٠ من مشروع اللائحة اجراءات تجديد الترخيص كالآتي :

أ ـ ان يقدم صاحب المركبة أو المسئول عنها أو من ينوب عنه طلبا لادارة المرور على النموذج المعد لهذا الغرض قبل انتهاء مدة الترخيص ومدة الثلاثين يوما التالية يلتمس فيه تجديد الترخيص وأن يرفق بالطلب المستندات التالية:

١ ـ شهادة الملكية والفحص.

٢ ـ وثيقة التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبة عن مدة التجديد كاملة.

٣ ـ التأكد من أن مالك المركبة قد سدد الغرامات المحكوم بها لمخالفته أحكام القانون والقرارات الصادرة تنفيذا له.

٤ ـ تسديد الرسوم المقررة.

٥ ـ بالنسبة للأجانب والوافدين يتعين عليهم بالاضافة الى هذه الأوراق تقديم شهادة من الكفيل.

ب ـ تتولى سلطة الترخيص التأكد من توافر الشروط الفنية الواجب توافرها في تجهيز المركبات وذلك من خلال الفحص الفني للسيارة.

جـ ـ إذا تمت إجراءات التجديد صرفت لمن سجلت باسمه المركبة شهادة تسجيل تدل على سنة التجديد، واثبات ذلك في شهادة المركبة.

د ـ عند استلام الرخصة الجديدة يجب تسليم الرخصة التي انتهى مفعولها الى ادارة المرور.

هـ ـ إذا رفض التجديد سحبت شهادة التسجيل لانتهاء مدتها وسحبت اللوحات المعدنية للمركبة، وصرفت للمركبة ترخيص مؤقت بالسير بها لمدة أسبوع، وذلك بناء على طلب من كانت المركبة مسجلة باسمه لاتخاذ ما يراه ضرورياً حتى يتمكن من تسييرها الى ادارة المرور لاعادة فحصها، ويصرف للمركبة لوحات بعد دفع الرسوم المقررة.

٢ ـ عدم التجديد في الميعاد :

تحدث القانون عن الإجراءات التي يجب اتخاذها حيال السيارات التي لا يتم تجديد رخصتها المنتهية في خلال المهلة التي سبقت الاشارة اليها. ويمكن اجمال هذه الاجراءات التي نصت عليها المادة ٥٨ من القانون وغيرها من الإجراءات التي جرى عليها العمل بادارة المرور فيما يلي :

أ ـ لا يعاد تسجيل المركبة الميكانيكية التي لا تجدد رخصة سيرها في الميعاد، الا اذا دفعت عنها رسوم التسجيل ثانية. فاذا تخلف صاحب الشأن عن

تسجيل سيارته لمدة سنتين مثلا، فانه لا يجوز إعادة تسجيل هذه السيارة الا اذا تم سداد الرسوم المقررة عن هاتين السنتين.

ب ـ إذا لم يتم تجديد شهادة تسجيل المركبة خلال عامين من تاريخ انتهاء التسجيل، انتهت صلاحية شهادة التسجيل وسحبت مع اللوحات المعدنية للمركبة، ولا يجوز ردها إلا بعد اتمام اجراءات اعادة تسجيلها مع سداد كامل الرسوم بالاضافة الى رسوم تأخير تجديد الشهادة (م ١٤٨ من مشروع اللائحة).

جـ ـ إستثناء من الحكم السابق، فان المركبات الميكانيكية التي لا يعاد تسجيلها في الميعاد، نتيجة أي عطل حدث في استعمالها، فإنها تعفي من رسوم تجديد رخصة السير، بشرط أن تكون مدة عدم استعمال السيارة نتيجة العطل أو أي سبب آخر تزيد عن ستة شهور، وأن يقدم صاحب المركبة تقريراً خطياً لسلطة الترخيص في التاريخ الذي تم فيه تعطيل المركبة عن العمل، يبين فيه أسباب ذلك التعطيل وأن يسلمها رخصة سير المركبة ولوحات الأرقام، مثال ذلك اذا انتهت مدة صلاحية رخصة سير المركبة في ١/٧/١٩٩٠م ولم يقم صاحبها بطلب اعادة تسجيل الا في ١/٧/١٩٩١م فانه لا يلتزم بسداد الرسوم عن الفترة من ١/٧/١٩٩٠م حتى ١/٧/١٩٩١م اذا كان قد قدم المستندات المنصوص عليها في هذا البند.

خامساً : الإخطار عن تغيير محل الاقامة أو مواصفات المركبة :

عالجت المادة ٥٩ من القانون والمواد من رقم ١٤١ ـ ١٤٥ إحداث تغيير في محل إقامة مالك السيارة أو في مواصفات السيارة، وفرضت الشروط والواجبات التي يجب مراعاتها لاجراء هذه التعديلات، وفقا لما يلي :

١ ـ إذا غير من سجلت المركبة باسمه محل إقامته الثابت بسجلات ادارة المرور، وجب عليه إخطار الادارة كتابيا خلال أسبوعين اعتبارا من اليوم الثاني لتاريخ التغيير بمحل الاقامة الجديد طبقا للاجراءات المنصوص عليها.

٢ ـ إذا حدث تغيير في أجزاء المركبة الجوهرية أو في وجـوه إستعمالها أو وصفها بما يجعلها غير مطابقة للبيانات المدونة بشهادة الفحص والملكيـة، يجب على من سجلت المركبة باسمه أو من تقـدم بطلب التسجيـل، اذا كـان تقـديمـه مؤسسا على وضع قانوني معين بحكم القانون أو الاتفاق، أو كـان مسؤولاً عن إدارة المركبة، أن يخطر إدارة المرور بذلك التغيير.

٣ ـ يجب ان يتم الاخطار عن التغيير قبل تسيير المركبة وطبقا للاجراءات القانونية المنصوص عليها، ولا يسمح بتسيير المركبة قبـل إجـراء الفحص الفني عليها.

٤ ـ يجب ان تقدم المركبة للادارة لاجراء الفحص الفني على النموذج المعد لهذا الغرض خلال اسبوع من اليوم التالي للاخطار بالتغيير.

٥ ـ يعتبر اخطار بالتغيير مجرد تقديم طلب اجراء الفحص الفني مشـارا فيه الى ذلك التغيير.

٦ ـ يجب أن يرفق بالاخطار :

أ ـ شهادة الفحص والملكية.

ب ـ تعديل وثيقة التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات، إذا كان قد ترتب على التغيير المخطر عنه تغيير في بياناته الوثيقة.

جـ ـ إذا كان التغيير في أحد أجزاء المركبة الجوهرية، وجب إرفـاق سنـد إنتقال ملكية هذا الجزء إلى مالك المركبة، على أن يكون من المستندات المقبـولـة، مع تأكيد ذلك بشهادة من الفحص الفني، وإذا كان الجزء جديداً، وجب تقـديم شهادة الاخراج الجمركي، فان كان مستعملا أو مستورداً، يتبع الاجراء المتقدم، فان كان غير مستورد، يتم تحديد المركبة الأصلية التي أخذ منها، مع تأكيد ذلك بشهادة من سلطة الترخيص.

٧ ـ أجزاء المركبة الجوهرية التي يتعين الإخطار عن تغييرها هي القاعـدة والمحرك وجسم المركبة.

٨ ـ يعتبر تغييرا جوهرياً في وجوه استعمال المركبة تغيير نوع الانتفاع أو الاستغلال أو الاستخدام الثابت في شهادة الفحص والملكية ويعتبر تغييرا جوهرياً في أوصاف المركبة تغيير البيانات الواردة في شهادة الفحص والملكية الخاصة بشكل المركبة وأوصافها ولونها وأي بيان خاص ثابت في الشهادة.

٩ ـ يجري الفحص الفني على الأجزاء التي حدث فيها التغيير للتحقق من سلامتها ودقة تشغيلها مع أجزاء المركبة الأخرى، ومن أن البيانات المسجلة عليها تتفق وما هو ثابت عنها في طلب الفحص الفني، ومن استمرار شروط التسجيل، ويجب أن يتضمن تقرير الفحص الفني تاريخ إتمامه وتاريخ الاخطار وأرقام وتواريخ الأجزاء التي حدث بها التغيير، كما يجب التأكد من وجود الارقام والتواريخ ومطابقتها عند كل فحص فني يتم بعد ذلك.

١٠ ـ إذا تبين أن هناك تغييرا في أي جزء من الأجزاء الجوهرية لم يتم الاخطار عنه ولم تتم الاجراءات المشار اليها فيما تقدم، إعتبرت شهادة التسجيل ملغاة ولا يجوز تسيير المركبة قبل تسجيلها من جديد طبقاً لما ورد باللائحة.

سادساً : بدل الفاقد أو التالف لرخصة تسيير المركبة :

عالجت المادة ٦٠ من القانون هذه الحالة بالنص على أنه اذا فقدت أو تلفت أو شوهت الرخصة الصادرة من سلطة الترخيص بموجب أحكام هذا القانون، أو أصبحت التفاصيل والارقام المدرجة فيها غير واضحة، لتلاشي لونها أو لسبب آخر فيجب اتباع الآتي :

١ ـ أن يقدم صاحب الترخيص طلباً إلى سلطة الترخيص لاعطائه نسخة ثانية من الرخصة.

٢ ـ إذا اقتنعت سلطة الترخيص بحسن نيته تقوم باعطائه النسخة المطلوبة بعد دفع الرسوم المقررة.

سابعاً : لوحات الأرقام :

وردت أحكام الشروط الواجب توافرها في لوحات أرقام السيارات التي يتم تسجيلها وترخيصها وذلك في المادة ٦٢ من القانون والمواد من ١٥٦ ـ ١٥٨ من مشروع اللائحة التنفيذية، وتتلخص هذه الأحكام فيما يلي :

١ ـ مع مراعاة أحكام هذا القانون الأخرى، لا يجوز لأي شخص أن يستعمل أية مركبة ميكانيكية ولا لصاحب أية مركبة أو مسئول عنها أن يسمح لآخر باستعمالها على أي طريق ما لم تكن لوحتا أرقام تحملان رقم تسجيل المركبة قد ثبتت عليها، واحدة في الأمام والأخرى في الخلف، وأن يكونا في مكانين بارزين ومناسبين تقنع بهما سلطة الترخيص، وذلك باستثناء المركبات المعفاة من أحكام التسجيل بمقتضى أحكام هذا القانون والتيسيرد الحدث عنها في الفصل التالي مباشرة.

٢ ـ تكون اللوحات المدنية التي تخصص لكل مركبة عند التسجيل لأول مرة طبقاً للقانون كالآتي :

جدول رقم (٤٠)

مواصفات لوحات الأرقام التي تصرفها إدارة مرور دبي للمركبات المختلفة

النوع	لون قاعدة اللوحة	لون الكلمات المميزة	أنواع المركبات التي تصرف لها
خصوصي ـ دبي	أبيض	أسود	السيارات الخصوصية استعمال شخصي وسيارات الفحص الخاص.
خصوصي ـ معارض	أبيض	أزرق	لنقل السيارات من الميناء الى المعرض.
خصوصي ـ دبي	أبيض وأصفر	أسود	السيارات الخصوصية واستعمال شخصي
أجرة ـ دبي	أسود	أبيض	سيارات الأجرة ـ تاكسي
نقل عام ـ دبي	أخضر	أبيض	سيارات النقل العام
تصدير ـ دبي	أزرق	أبيض	السيارات غير المستوفاة لشروط التسجيل.
دراجة ـ دبي	أبيض	أسود	للدراجات النارية
حكومة ـ دبي	أبيض وأحمر	أبيض	السيارات الحكومية للأسرة الحاكمة.

٣ ـ يخصص للمركبة المطلوب تسجيلها رقم تسجيل طبقا لنوعها يثبت في شهادة التسجيل مع اللوحات المعدنية وتصدرها سلطة الترخيص برقم تسجيل المركبة، وذلك بعد سداد الرسوم الخاصة باللوحات وبعد إستيفاء جميع الشروط الواجب توافرها لتسجيل المركبة.

٤ ـ يجب كتابة أو تثبيت رقم تسجيل المركبة الميكانيكية القاطرة بصورة واضحة على مؤخرة كل مقطورة.

٥ ـ يشترط أن تكون لوحات الأرقام بالمساحة والألوان والكتابات التي تقررها سلطة الترخيص كما هو موضح بالجدول السابق.

٦ ـ يجب إبقاء لوحات الأرقام حين استعمال المركبة نظيفة وخالية من الزيت والشحم ومدهونة بألوانها الأصلية وقابلة للقراءة بسهولة من مسافة لا تقل عن ٢٠ متراً على الأقل وأن لا يحجب أي جزء من المركبة أو من حمولتها رؤيتها.

٧ ـ تسحب اللوحات المعدنية من المركبات التي تغادر دبي بصورة نهائية وتصرف لها لوحات تصدير بعد دفع الرسوم المقررة، وتكون لوحات التصدير ذات قاعدة زرقاء والارقام والبيانات دبي للتصدير باللون الأبيض باللغتين العربية والانجليزية.

٨ ـ يعتبر مخالفا لقانون السير على الطرق :

أ ـ سير المركبة بغير لوحات.

ب ـ سير المركبة بلوحات غير التي صرفت لها.

جـ ـ احداث تغيير في بيانات اللوحات المصروفة.

والمخالفات السابقة تمثل جرائم معاقب عليها في قانون السير وذلك على التفصيل الوارد بالباب الرابع من القسم الثالث من هذه الدراسة.

ثامناً : الرخص المهنية ولوحات التجربة (المؤقت) :

تضمن القانون ومشروع اللائحة التنفيذية تنظيم إستخدام المعارض ومحلات بيع السيارات للرخص المهنية ولوحات التجربة أو المؤقت، ويلاحظ أن القانون استخدم لفظ لوحات التجربة، بينما استخدم المشروع لفظ «لوحات المؤقت» ويلاحظ ان اللفظ الذي استخدمه المشروع أعم وأشمل لأنه يتناول اللوحات التي تركب على السيارات المراد شراؤها بغرض تجربتها أو نقلها من والى محل تجارة السيارات أو ادارة المرور أومحل الاصلاح وغير ذلك من المهام التي لا تقتصر فقط على تجربة السيارة.

وتتلخص أحكام استخدام لوحات المؤقت أو الرخص المهنية وفقا للمادة ٦٣ من القانون والمواد من رقم ١٥٣ ـ ١٥٥ من المشروع فيما يلي :

١ ـ يحق لسلطة الترخيص لدى استيفائها الرسوم المقررة أن تصدر رخصة مهنية لأي تاجر مركبات ميكانيكية، أو لصاحب أي مصنع ينتج تلك المركبات، ويجوز استعمال هذه الرخصة وفق شروط القانون لأية مركبة ميكانيكية هي قيد التجربة بعد انجاز صنعها أو لدى استيرادها أو لدى تجربتها من قبل أي راغب في شرائها.

٢ ـ يقدم طلب صرف لوحات المؤقت على النموذج المعد لهذا الغرض وترفق به المستندات الآتية :

أ ـ إثبات الشخصية وصفة ومحل إقامة ومحل عمل طالب اللوحات بسند مقبول في حكم القانون ولائحته التنفيذية.

ب ـ تقديم صورة القيد بالسجل التجاري موضحاً بها طبيعة عمل الشركة الطالبة وذلك بالنسبة لمن يزاولون الإتجار في المركبات أو استيرادها أو اصلاحها.

جـ ـ تقديم رخصة المحل بالنسبة لمن ينطبق عليهم البند السابق.

د ـ إثبات الحاجة إلى لوحات المؤقت بالنسبة للأشخاص مع تقديم كافة البيانات الخاصة بالمركبة المطلوب إستعمال اللوحات لها ومستندات ملكيتها.

هـ ـ سداد الرسوم المقررة.

٣ ـ لا يجوز استعمال أية مركبة بمقتضى رخصة مهنية إلا للغايات التالية(١) :

أ ـ لأجل فحص المركبة أو تجربتها أثناء جريان تركيبها أو فور الانتهاء من ذلك.

ب ـ لأجل فحص المركبة أو تجربتها لمنفعة الشخص الراغب في شرائها.

جـ ـ لأجل سوق المركبة لأي مكان يرغب شاريها في حفظها فيه.

د ـ لأجل سوق المركبة للورشة لأجل تركيب هيكلها أو لدهنها أو

---

(١) تضمن مشروع اللائحة نصا مماثلا لنص المادة ٦٣ من القانون وهو نص المادة ١٥٣ التي حددت الحالات التي يجوز فيها صرف لوحات التجربة، ويلاحظ أن هناك العديد من المواد في القانون واللائحة التي تتضمن تكرارا وازدواجا في الأحكام بدون سبب يدعو الى ذلك، والمعروف أن اللائحة التنفيذية لأي قانون إنما توضع لشرح ما لم يرد تفصيلا في هذا القانون لا أن تنص مرة ثانية على ما ورد به من أحكام، هذا وقد نصت المادة ١٥٣ من المشروع على أن تصرف لوحات المؤقت وللمعارض في الأحوال المنصوص عليها في قانون المرور واللائحة ويكون صرفها لتحقيق أحد الأغراض الآتية :

١ ـ انتقال المركبة من ميناء الوصول الى المحل التجاري.

٢ ـ تجربة المركبة أمام المشتري.

٣ ـ انتقال المركبة الى مكان الاصلاح.

٤ ـ تجربة المركبة بعد اصلاحها.

٥ ـ انتقال المركبة الى ادارة المرور لتسجيلها.

٦ ـ انتقال المركبة من إدارة المرور إلى مكان يحدده طالب التسجيل في حالة عدم اتمام اجراءات التسجيل.

لتصليحها أو من أجل العودة من الورشة بعد إجراء تركيب هيكلها أو دهنها أو تصليحها.

هـ ـ لأجل سوق المركبة المستوردة من رصيف الميناء الى محل التاجر أو صاحب المصنع.

و ـ لأجل الذهاب لأي مكان لمعاينة المركبة من قبل سلطة الترخيص أو الشرطة ومن أجل العودة من ذلك المكان.

ز ـ لأجل تسليم المركبة لصاحب المصنع أو التاجر أو وضعها في محل البيع، أو لأجل استلام المركبة من صاحب المصنع أو التاجر أو محل البيع.

والجدير بالذكر أن ادارة مرور دبي تطلق على رخصة التجربة «الرخصة المؤقتة». ويلاحظ أن تسمية هذه الرخصة بالمؤقتة يعتبر أعم وأشمل من تسميتها برخصة التجربة، لأنه كما سبق القول، يتم استخدام هذا النوع من الرخص في أغراض أخرى بخلاف تجربة السيارة. مثال ذلك في حالة تسفير السيارة من دبي لتسجيلها في أي امارة من امارات الدولة الأخرى.

٤ ـ يكون صرف لوحات المؤقت لمدة لا تجاوز أسبوع، على أن يتم تسجيل المركبة خلالها، ويجوز التجاوز عن المدة إذا لم يتم التسجيل بسبب تراه ادارة المرور مقبولاً.

٥ ـ بالنسبة للمعارض ووكالات السيارات فتصرف لوحات مؤقت لها لمدة سنة، ويجوز تجديدها، وتستخدم لانتقال المركبة من ميناء الوصول الى المحل التجاري فقط وفي حالة استخدام هذه اللوحات في غير الأغراض سابقة الذكر يتم سحب اللوحات للمدة التي تراها سلطة الترخيص معقولة، بحيث لا تزيد عن ستة أشهر.

٦ ـ لا يجوز لأي مركبة قيد الاستعمال على الطريق بموجب رخصة مهنية أن تحمل أو تنقل أية بضائع باستثناء الحمولة اللازم حملها لأجل تجربة المركبة.

٧ ـ يجب أن تحمل كل مركبة تساق على الطريق بمقتضى رخصة مهنية لوحتى ارقام تصدرهما سلطة الترخيص لدى استيفائها تكاليفها، تثبت واحدة في المقدمة وأخرى في المؤخرة.

٨ ـ يستعمل طقم واحد فقط من لوحات الأرقام لكل رخصة مهنية، وهذا يعني وجوب التماثل التام بين اللوحتين الأمامية والخلفية سواء من ناحية مساحة اللوحة ولونها وأرقامها وطريقة كتابة هذه الارقام وأية كتابات أو رموز أخرى تكون مكتوبة على اللوحتين بمقتضى التعليمات الصادرة من سلطة الترخيص.

٩ ـ تحفظ لوحات الأرقام المهنية غير المستعملة في محل حامل الرخصة المهنية في مكان ظاهر يتيح لأي فرد من أفراد الشرطة معرفة عدد اللوحات المهنية المرخص بها من قبل سلطة الترخيص وكذلك عدد اللوحات المهنية المستعملة على السيارات حين اجراء التفتيش.

ويلاحظ أن المعمول به حاليا هو أن سلطة الترخيص تصدر لكل شركة، وبصفة خاصة الشركات الكبرى لوحات مهنية تحمل اسم الشركة وسنة صلاحية الرخصة المهنية ـ مثال ذلك «الفطيم ١٩٩٠» وتقوم هذه الشركات باستخدام هذه الرخص المهنية في الأغراض المؤقتة لنقل السيارات من الميناء مثلا إلى معارض الشركة.

١٠ ـ تعطي لوحات المؤقت أرقاماً مسلسلة وتكون باللون الأزرق ويكتب الرقم وعبارة (دبي مؤقت) باللون الأبيض وتطبق في شأنها الضوابط المنصوص عليها في قانون حركة السير على الطرق.

١١ ـ في حالة فقد أي لوحة أرقام مهنية أو تلفها أو تشوهها أو محو ما عليها من كتابات، أو أصبح من المتعذر قراءتها بسبب حادث أو غير ذلك، فيجب على حامل الرخصة المهنية ابلاغ سلطة الترخيص فوراً، ويجوز للسلطة المذكورة اصدار نسخة ثانية عن اللوحة بعد استيفاء التكاليف والرسوم المقررة، واذا وجدت اللوحة المفقودة، فيجب على من يجدها أن يعيدها الى سلطة الترخيص.

تاسعاً : نقل الملكية :

عـالجت المـواد من ٦٤ ـ ٦٦ من القـانــون والمــادتين ١٥١ ـ ١٥٢ من مشروع اللائحة التنفيـديـة عمليـة نقـل ملكيـة المـركبـة من شخص إلى آخـر، وتضمنت مجموعة من الأحكام والإجراءات التي يجب اتباعها حتى تكون عمليـة النقل سليمة، ولمنـع العـديـد من الاشكـالات التي تحـدث عنـدمـا يبيـع أحـد الأشخاص سيارته لآخر، ولا يقوم باثبـات أو ابـلاغ هـذا البيـع لادارة المـرور، والتي يكون سببهـا أن المشتري يقـوم بقيـادة سيـارة لا زالت مسجلـة بـاسم شخص آخـر لـدى سلطـة الترخيص وهـو البـائع، وتتلخص هــذه الأحكــام والإجراءات فيما يلي :

١ ـ إذا قام من سجلت المركبة باسمه بنقل ملكية المركبة لآخر وجب عليه اخطار الادارة لأجل تسجيل المعاملة وتعـديـل الـرخصـة بعـد دفـع الـرسـوم المستحقة.

٢ ـ أن يرفق بالاخطار، المستند المثبت لنقـل الملكيـة، وعلى أن يكـون من المستندات المنصوص عليها في اللائحة، والتي أوردناها سابقاً.

٣ ـ أن يرفق بالمستندات ما يفيد سداد جميع الغرامات المحكوم بها عليـه لمخالفة احكام القانون أو اللائحة أو القرارات الصادرة تنفيذاً لـه حتى تـاريـخ الاخطار.

٤ ـ على المالك الجديد أن يطلب خلال نفس المدة نقل التسجيـل بـاسمـه وعليه أن يرفق بطلبه صورة المستنـد المثبت لنقـل الملكيـة أو يشير في طلبـه الى سبق تقديمه بمعرفة المالك القديم، وكافة المستندات المثبتة لشخصيتـه وصفتـه ومحل إقامته الدائم، وما يفيد نقل وثيقة التـأمين إلى اسمـه وسـداد الـرسـوم المقررة لنقل الملكية.

٥ ـ يجوز نقل ملكلية المركبة للمدة المتبقيـة من مـدة الترخيص السـابق

باسم المالك الجديد وتفحص المركبة اذا كانت الملكية منتهية وتسجل على طلب نقل التسجيل.

٦ ـ إذا تمت الإجراءات على الوجه المبين سابقا سحبت ادارة المرور شهادة الملكية والفحص من المالك السابق وسجلت بها اسم المالك الجديد وسلمتها اليه.

٧ ـ يجوز لناقل ملكية مركبة أن يحتفظ برقم التسجيل لمدة ثلاثة أشهر من أجل تسجيله على مركبة أخرى من نفس الصنف قد يمتلكها خلال هذه المدة، وذلك بعد دفع الرسوم المقررة، على أن يسلم لوحات الأرقام لسلطة الترخيص، ويحق لصاحب الرقم، أن يجدد مدة الحفظ لنفس المدة مرة ثانية اذا لم يتمكن من تسجيل مركبة خلال المدة الأولى من الحفظ.

٨ ـ اذا ألغيت أية مركبة أو تحطمت أو اتلفت أو ارسلت نهائيا خارج الامارة فانه يجب على صاحب المركبة إبلاغ سلطة الترخيص بذلك وتسليمها في نفس الوقت ملكية المركبة والأرقام اذا كانت موجودة وصالحة.

عاشراً : أسماء النماذج المستخدمة بقسم ترخيص المركبات بادارة مرور دبي :

لكي يكون الطالب على علم بنماذج الاستمارات والأوراق المستخدمة والمطلوبة لترخيص المركبات وفقا للمعمول به في ادارة مرور دبي، فإننا نورد فيما يلي أسماء هذه النماذج :

١ ـ نموذج طلب تسجيل مركبة ميكانيكية.

٢ ـ نموذج ملكية السيارة.

٣ ـ نموذج بطاقة امتلاك رقم مؤقت.

٤ ـ نموذج اتفاقية بيع سيارة.

٥ ـ نموذج طلب نقل ملكية مركبة من مالك إلى آخر.

٦ ـ نموذج طلب تجديد ملكية مركبة ميكانيكية.

٧ ـ نموذج طلب شهادة تسفير.

٨ ـ نموذج طلب شهادة حيازة مركبة ميكانيكية.

٩ ـ نموذج شهادة تسفير.

١٠ ـ نموذج شهادة تسفير / تحويل / سياحة / حيازة مركبة.

الفصل الثاني
المركبات المستثناة من شروط التسجيل
وسداد الرسوم

تضمن القانون ومشروع اللائحة التنفيذية عدة أحكام خاصة باعفاء بعض المركبات من شروط التسجيل، وهذا الاعفاء يرجع لعدة أسباب، فقد يكون بسبب شخصية أصحاب المركبات، أو بسبب تسجيلها في امارة أخرى أو بناء على اتفاقيات حكومية، أو لكون السيارة قادمةمن خارج الدولة للزيارة أو العبور، كما تضمنت هذه الأحكام اعفاء بعض المركبات من رسوم الترخيص والتسجيل.

إلا أن هذه الاعفاءات لا تتضمن اعفاء كل هذه المركبات التي تتمتع بها من الشروط الفنية الواجب توافرها في تجهيز جميع المركبات، والتي سبق لنا دراستها في الفصل الخاص بصلاحية المركبة.

ونعرض كل هذه الأمور تفصيلا في البنود التالية :

أولاً : المركبات المعفاة من شروط التسجيل بسبب شخصية أصحاب المركبات :

وفقا لما ورد في المادة ٦٧ من القانون، فانه تستثنى المركبات التالية من جميع الأحكام المتعلقة بالتسجيل والترخيص الواردة في هذا الفصل وذلك بالقيود المبينة أدناه :

١ ـ مركبات سمو الحاكم والمركبات الأخرى المستثناة بأمر سموه.

٢ ـ مركبات أصحاب السمو حكام الامارات الأخرى.

٣ ـ المركبات العسكرية شريطة أن تحمل الارقام العسكرية والاشارات الخاصة بالوحدة التي تنتمي اليها.

ثانياً : مركبات معفاة من شروط التسجيل بسبب تسجيلها في امارة اخرى :

المركبات المسجلة والمرخصة من قبل السلطة المختصة في أي امارة اخرى، ويشترط في ذلك ما يلي :

أ ـ أن يحمل سائقو هذه المركبات رخص سير على أن تكون سارية المفعول ومن نفس فئة المركبة.

ب ـ أن تحمل هذه المركبات بشكل بارز لوحات ارقام للتعرف عليها، وان تحتوي هذه اللوحات أرقام تسجيل وأن يكون إسم الامارة مسجل عليها.

جـ ـ لا يجوز نقل الركاب أو البضائع في هذه المركبات مقابل عوض أجر مهما كان نوعه باستثناء ما يلي :

١ ـ أن تكون المركبة من المركبات العمومية، المارة عبر إمارة دبي، من إمارة معينة الى الامارات الأخرى أو أي مكان آخر.

٢ ـ المركبات العمومية التي تنقل الركاب والبضائع الى امارة من الخارج، ويجوز لهذه المركبات نقل الركاب من دبي الى خارجها وذلك من الموقف الخاص لذلك (استيشن).

د ـ يجوز التصريح بتسيير الباصات العمومية والمسجلة في امارة دبي، وذلك بقرار من مجلس البلدية وموافقة سمو الحاكم، ويشترط في تسييرها داخل الامارة مراعاة أحكام هذا القانون، وأية شروط يضعها مجلس البلدية بموافقة

سمو الحاكم ـ ويستثنى من ذلك الباصات العمومية التي يستأجرها جماعة من الركاب خارج الامارة لأجل زيارة الامارة والعودة منها خالية من الركاب، أو بنفس الركاب الذين يستأجرونها، من شروط الحصول على التصريح المذكور.

ثالثاً : المركبات المعفاة من شروط التسجيل بناء على اتفاقيات حكومية :

المركبات المعفاة بمقتضى اية اتفاقية معقودة بين سمو الحاكم واية حكومة أو جهة تعفي من شروط التسجيل بأمارة دبي وذلك وفقا للمادة ٦٧/٥ من القانون.

رابعاً : السيارات القادمة من خارج الدولة للزيارة أو العبور (ترانزيت) «م ٦٧/٦ من القانون» :

سيارات الركاب والبضائع المرخصة في أية دولة في الخارج والتي يسمح لها بدخول دولة الإمارات للزيارة تعفي من التسجيل ويشترط في ذلك ما يلي :

أ ـ المعاملة بالمثل من قبل تلك الدولة.

ب ـ أن يحمل سائقو هذه المركبات رخص سير تؤهلهم لقيادة تلك المركبات وأن تكون الرخص دائمة معهم وبحوزتهم وأن تكون أيضا الرخصة سارية المفعول، وان يثبتوا وجودهم في أقرب مخفر أو مركز للشرطة خلال ٤٨ ساعة من تاريخ دخولهم.

جـ ـ ان تحمل هذه المركبات بصورة بارزة لوحات أرقام تحتوي على أرقام تسجيلها.

د ـ يجب أن لا تنقل هذه المركبة أي راكب أو بضاعة من مكان لآخر داخل الامارة بالاجر.

هـ ـ مدة الاعفاء لا تزيد على ثلاثة شهور من تاريخ دخول الدولة، وذلك بالنسبة لسيارات الركاب الخصوصية لأجل الزيارة.

و ـ مدة اعفاء سيارات الركاب العمومية والتي يستأجرها شخص أو جماعة لاجل الزيارة، يجب أن لا تزيد عن شهر واحد من تاريخ الدخول للدولة، بشرط أن لا تحمل هذه السيارة أي راكب بالاجرة لغير ذلك الشخص أو تلك الجماعة.

ز ـ مدة اعفاء سيارات الركاب العمومية الاخرى وسيارات الشحن يجب ان لا تزيد على سبعة أيام من تاريخ دخولها الدولة وبشرط :

١ ـ ان تدخل الامارات للمرور فقط (ترانزيت).

٢ ـ ان تدخل الامارة ناقلة ركاب أو بضائع لداخل الامارة، وأن تخرج منها بنفس الركاب والبضاعة أو بركاب آخرين أو بضاعة أخرى أو بدونهم.

٣ ـ ان لا ينقل في هذه السيارات اي شخص أو بضاعة بالاجرة من مكان لآخر داخل الامارة.

ح ـ باستثناء ما ورد في الفقرة (و) السابقة، فانه لا يجوز تسيير الباصات العمومية في الامارة الا بتصريح صادر من مجلس البلدية وموافقة سمو الحاكم، وبمقتضى شروط هذا التصريح، وتتعلق الفقرة (و) المشار اليها بالسيارات العمومية، ومنها الباصات التي يستأجرها شخص أو جماعة لاجل الزيارة، فهذه تعفي من التسجيل بشرط ألا تزيد مدة بقائها أو زيارتها للامارات عن شهر واحد، وألا تحمل ركابا أو بضائع بالاجرة في الدولة خلال هذه المدة.

ط ـ اذا تجاوزت مدة الزيارة مدة الاعفاء، فيستوفى عن المركبة الميكانيكية ربع الرسم السنوي لرخصة السير عن مثيلاتها في الامارة عن كل ثلاثة أشهر أو كسورها الاضافية.

خامساً : اعفاء بعض المركبات من رسوم الترخيص والتسجيل :

نصت المادة المادة ٦٨ من القانون على اعفاء المركبات التالية من رسوم الترخيص والتسجيل :

١ ـ مركبات دوائر الحكومة ومجلس البلدية في إمارة دبي.

٢ ـ مركبات اطفاء الحريق والانقاذ.

٣ ـ المركبات المستعملة لنقل المرضى أو الموتى بشرط عدم استعمالها لاية غاية أخرى.

٤ ـ المركبات المستعملة للاغراض الزراعية ولكن لا تستعمل كوسائط للنقل على الطريق.

٥ ـ أية مركبة معفاة من الرسوم بأمر سمو الحاكم.

سادساً : ضرورة توافر الشروط الفنية في تجهيز المركبات بالنسبة لجميع المركبات السابقة :

ليس في أحكام المادة (٦٨) من القانون ما يعفي أي مركبة ميكانيكية من متطلبات أحكام المادتين ٣٧، ٤٨ منه، وهما المتعلقتان بالشروط الفنية المرتبطة بالانارة والمحركات والفرامل والاجهزة الاخرى، وهي التي سبق لنا بيانها عند شرح أحكام عدم صلاحية المركبة بالفصل الحادي عشر من الباب الثاني بالقسم الثاني من هذه الدراسة. فجميع المركبات السابقة والمستثناة من أحكام الترخيص والتسجيل يجب ان تتوافر فيها الشروط الفنية المشار اليها، ويكون من واجب شرطة المرور في دبي التأكد من توافر هذه الشروط والعمل على تلافي أية مخالفات لها.

الفصل الثالث

تسجيل وترخيص المركبات الحكومية والهيئات القنصلية والمنظمات الدولية

يقصد بالمركبات الحكومية تلك السيارات التابعة لأية جهة حكومية اتحادية أو محلية يصرح لها بالسير في إمارة دبي، كمركبات الشرطة والدفاع والصحة والتربية وغيرها من الهيئات الحكومية.

أما مركبات الهيئات القنصلية والمنظمات الدولية فيقصد بها السيارات المملوكة لهذه الجهات والتي يصرح لها برخصة سير من مرور دبي.

وقد نصت المادة ١٧٥ من مشروع اللائحة التنفيذية على أن تسري على المركبات الحكومية ومركبات الهيئات والمؤسسات التابعة لها، ومركبات الهيئات السياسية، والقنصلية، ذات الاجراءات والشروط المحددة لتسجيل وترخيص المركبات الاخرى وتجديدها المنصوص عليها في القانون وفي اللائحة، إلا أن هذه المادة أفردت وضعا خاصا لهذه الأنواع من المركبات يتضمن مراعاة الضوابط التالية :

١ ـ تعفي جميع المركبات الخاصة بالجيش من الحصول على شهادة الملكية والفحص ويكون لهذه المركبات لوحات معدنية تقرها وزارة الدفاع.

٢ ـ تقدم طلبات التسجيل والتجديد بالنسبة للمركبات الحكومية إلى الموظف المختص من قبل إدارة المرور في ورشة الحكومة، ويتم اثبات شخصية

المالك وصفته وعنوانه وملكيته للمركبة بشهادة تصدر من الجهة المختصة، وتعفى المركبات الجديدة من الفحص الفني، على أن تفحص عند التجديد.

٣ ـ تقدم طلبات التسجيل والتجديد بالنسبة لمركبات الهيئات السياسية والقنصلية والمنظمات الدولية العاملة الى سلطة الترخيص برسالة من وزارة الخارجية، بالسماح بتسجيلها، وصرف رقم معين لها، إضافة الى رسالة من السفارة أو القنصلية تتضمن بيانات عن شخصية المالك وصفته ومحل اقامته وملكيته للمركبة.

وتعفي المركبات الجديدة التي تقدم للتسجيل أول مرة من الفحص الفني لمدة سنة على أن تفحص بعد ذلك سنوياً.

٤ ـ لا تؤثر الضوابط المتقدمة على حق الادارة في تقرير فحص أية مركبة فنيا كلما وجد ذلك ضروريا لسلامة المرور والسير على الطرق العامة.

٥ ـ تصرف للمركبات الحكومية ومركبات الهيئات القنصلية والمنظمات الدولية لوحات معدنية طبقا للمواصفات المحددة بهذه اللائحة والتي قمنا ببيانها فيما سبق.

٦ ـ تعفى المركبات التالية من رسوم التسجيل والترخيص :

أ ـ مركبات دوائر الحكومة ومجلس البلدية في الامارة.

ب ـ مركبات إطفاء الحريق والانقاذ من الحريق.

جـ ـ المركبات المستعملة لنقل المرضى أو الموتى ولا تستعمل لأية غاية أخرى.

د ـ المركبات المستعملة للأغراض الزراعية لكن لا تستعمل كوسيلة للنقل على الطريق.

هـ ـ أية مركبة معفاة من الرسوم بأمر سمو الحاكم.

الفصل الرابع

الأحكام الخاصة بتسجيل سيارات الركاب والشجن

تضمن القانون ومشروع اللائحة التنفيذية مجموعة من الأحكام التي تتعلق بكيفية استخراج ترخيص سيارات الركاب والشحن، وكذلك الواجبات التي تلتزم بها هذه السيارات بهدف تجنب وقوع الحوادث أو تعريض حياة الركاب أو المشاة للخطر في حالة عدم التدقيق والحرص في منح هذه الأنواع من الرخص، أو عدم رقابة هذه السيارات لمنعها من وضع أو تحميل حمولة زائدة أو بطريقة غير سليمة، مما قد يؤدي الى سقوطها، أو تحميل الركاب في سيارات الشحن أو البضاعة، أو تحميل البضاعة في سيارات الركاب وغير ذلك من الأمور.

ويقصد بسيارات الركاب كما عرفها القانون في المادة الثانية منه، السيارات العمومية أو المركبات العمومية، وهي كل مركبة معدة لنقل الأشخاص أو البضائع مقابل عوض مهما كان نوعه.

أما سيارات الشحن فيقصد بها كل مركبة ميكانيكية ذات عجلات مصنوعة أو معدة لنقل البضائع فقط.

ويلاحظ أن قانون السير أطلق على هذا النوع من المركبات تسمية سيارات الركاب والشحن في الفصل الثامن منه، بينما أسماها مشروع اللائحة التنفيذية مركبات وسائل النقل العام في الفصل السادس منه، وفي صدد تعريفه لهذه الوسائل أورد في المادة ٦١ أن المركبات التي تستخدم لخدمة الجمهور أو

يسمح بإستخدامها الهذا الغرض هي :

(أ) مركبات الأجرة والاجرة تحت الطلب.

(ب) مركبات التأجير.

(جـ) مركبات النقل العام (شحن).

(د) مركبات النقل العام (ركاب).

وبمقارنة النصوص التي وردت في القانـون وتلك التي وردت في المشروع نجد أنه لا يوجد خلاف بينها، فنصوص القانون وردت بصيغة عامة أمـا نص اللائحة فقد حدد تفصيلا الأنواع الشائعة لسيارات الركاب والشحن.

ونعـرض فيما يلي اجـراءات تـسجيـل سيـارات الـركـاب والشحن، أي إجراءات استخراج ومنح تراخيص هذه المركبات التي أسماها مشروع الـلائحـة تراخيص مركبات وسائل النقل العام، والتي وردت تفصيلا في الفصل السادس منه.

أولاً : إجراءات استخراج ومنح تراخيص مركبـات وسـائل النقـل العام :

تضمن الفصل السادس من مشروع اللائحة التنفيذية الأحكام التي يجب مراعاتها في شأن منح وتجديد تراخيص وسائل النقل العـام وذلك في المـواد من رقم (١٦٢ ـ ١٧٤) وتتلخص هذه الأحكام فيما يلي :

١ ـ لا يجوز استخدام مركبات وسائل النقل العام لخدمـة الجمهـور أو السماح باستخدامها لهذا الغرض الا بعد الحصول على:

(أ) رخصة بذلك من سلطة الترخيص.

(ب) رخصة مزاولة مهنة من البلدية اذا تطلب الامر ذلك.

٢ ـ يقدم طلب الترخيص الى الادارة على النموذج المعد لهذا الغرض مرفقا به:

(أ) شهادة الملكية والفحص الخاصة بالمركبة.

(ب) ما يفيد ان مالك المركبة اماراتي الجنسية بسند مقبول.

(جـ) التأكد من الوفاء بجميع الغرامات المحكوم بها لمخالفة القانون واللائحة.

٣ ـ يشترط لترخيص المركبات المشار اليها، بالاضافة الى توافر شروط الأمن والمتانة العامة والخاصة، أن تكون صالحة لخدمة الجمهور من جميع الوجوه.

٤ ـ إذا توفرت الشروط المشار اليها في البنود السابقة وفي القانون واللائحة وجب على الطالب :

(أ) كتابة رقم المركبة واقصى وزن وارتفاع وطول وحمولة وعدد الركاب المصرح لهم بالركوب على جانبي المركبة.

(ب) تقديم وثيقة التأمين السارية المفعول طول مدة الترخيص وتوضيح نوعها.

(جـ) تسديد الرسوم المقررة.

(د) أية بيانات أخرى ترى الادارة ضرورة اضافتها.

٥ ـ اذا كانت المركبة مقدمة للتسجيل لأول مرة، وطلب صاحبها ترخيصها لتستخدم لخدمة الجمهور، طبقا للقانون، وجب على سلطة الترخيص تطبيق القواعد المحددة بالقانون واللائحة، فان ثبت لها توافر الشروط اللازمة للترخيص أصدرت شهادة لصاحب الشأن بذلك لتقديمها مع المستندات المطلوبة للتسجيل.

٦ ـ اذا تمت الاجراءات على الوجه المتقدم في نطاق المعاينة التي يجريها المختص، أصدرت سلطة الترخيص الترخيص المطلوب على النموذج المعد لهذا الغرض بعد أن تكون قد حددت به الشروط التي ترى وجوب الالتزام بها، ثم تعيد الى مقدم الطلب شهادة الفحص والملكية بعد تعديلها بما يتفق والترخيص الجديد ونوع المركبة وتسحب اللوحات المعدنية الخاصة بالمركبة وتصرف لها لوحات معدنية تتفق ووضع المركبة بعد إصدار الترخيص.

٧ ـ اذا ثبت صلاحية المركبة للتسجيل والترخيص بها لخدمة الجمهور في نطاق الطلب المقدم في هذا الشأن تصرف لها شهادة التسجيل والملكية ثم تصرف لها اللوحات المعدنية في نطاق الترخيص ونوع المركبة.

٨ ـ يسرى ترخيص المركبات المعدة لخدمة الجمهور لمدة سنة كاملة، ماعدا السيارات الاجرة (التاكسي)، حيث يسرى ترخيصها لمدة ستة أشهر ويجوز تجديد الترخيص أكثر من مرة لنفس المدة.

ثانياً : إجراءات تجديد الترخيص ووقفه والغائه :

وفقا لما يجري عليه العمل في ادارة مرور دبي، وما ورد في مشروع اللائحة تتلخص هذه الاجراءات فيما يلي :

١ ـ يقدم طلب تجديد الترخيص على النموذج المعد لهذا الغرض قبل انتهاء مدة صلاحيته على أن يرفق بالطلب :

(أ) شهادة الفحص والملكية.

(ب) وثيقة التأمين الناشئة عن حوادث المركبة عن مدة التجديد كاملة.

(جـ) التأكد من الوفاء بالغرامات المحكوم بها لمخالفة أحكام القانون واللائحة.

(د) سداد الرسوم المقررة.

٢ ـ يجوز لسلطة الترخيص بعد اصدار الترخيص أن توقفه أو تلغيه أو ترفض تجديده اذا ثبت لها:

(أ) ان المركبة أصبحت غير صالحة لخدمة الجمهور.

(ب) أن الشروط المبينة بالترخيص قد خولفت.

٣ ـ اذا استوفيت الاجراءات على الوجه الذي ينص عليه القانون واللائحة أشر بتجديد الترخيص واثبت ذلك بشهادة الفحص والملكية.

٤ ـ اذا لم يقدم طلب التجديد قبل انتهاء ميعاد الترخيص، أو رفض تجديد الترخيص، إمتنع استخدام المركبة لخدمة الجمهور، فاذا استخدمت أو سمح باستخدامها لهذا الغرض اعتبرت مسيرة بغير ترخيص.

الفصل الخامس

ترخيص مركبات تعليم السواقة

نظم القانون ومشروع اللائحة التنفيذية عملية تعلم قيادة المركبات، سواء من ناحية الجهة التي تتولى التعليم، أو من جهة المتعلم أي متلقى الخدمة، وذلك حتى لا يقوم الأفراد غير القادرين على السواقة بقيادة المركبات، من أجل تعلم القيادة في أي وقت وفي اي مكان وبدون اشراف المتخصصين، وبدون وضع ضوابط تضمن سلامة جميع مستخدمي الطرق، مما يشكل خطورة كبيرة للأمن المروري في المجتمع.

وقد بين مشروع اللائحة إجراءات الترخيص لمركبات تعليم السواقة في المواد من رقمي ١٨٢ ـ ١٩٣، التي ألزمت أن يكون التعليم في مركبات مرخص لها بذلك، وأن يستخرج صاحب الشأن رخصة مركبة تعليم سواقة لهذه المركبات، وأنه يجوز الغاء أو تجديد الترخيص السابق منحه لتسيير مركبة تعليم.

ونعرض كل هذه الأمور في البنود التالية :

أولاً : يجب أن يتم تعليم السواقة على مركبة مرخص لها بذلك :

تضمنت المادتان ١٨٢، ١٨٣ النص على هذا الشرط وفقا للتفصيل الآتي :

أ ـ لا يجوز تعلم قيادة المركبة إلا في مركبات مرخص لها بذلك من سلطة الترخيص، ولا يجوز إصدار الترخيص الا اذا كانت المركبة مسجلة بالادارة وتحمل شهادة ملكية وفحص.

ب ـ بخصوص مدارس التعليم فلا يجوز تعلم قيادة المركبات الا في مركبات مرخص لها من سلطة الترخيص، ولا يجوز إصدار الترخيص الا اذا كانت مسجلة بالادارة وتحمل شهادة ملكية وفحص.

جـ ـ أن يتولى التعليم بالمدرسة معلم للقيادة حائزاً للشروط المنصوص عليها في اللائحة.

ثانياً : إجراءات ترخيص مركبة لتعليم القيادة :

وردت هذه الإجراءات في المواد من رقم ١٨٤ الى ١٩٠ ويمكن إجمالها في الآتي :

١ ـ يقدم طلب الترخيص الى الإدارة ويرفق بالطلب :

(أ) شهادة الفحص والملكية الخاصة بالمركبة.

(ب) ما يفيد التأكد من الوفاء بجميع الغرامات المحكوم بها لمخالفة القانون أو اللائحة.

(جـ) إقرار من مقدم الطلب يوقع عليه أمام الموظف المختص بالإدارة بالمركبات المسجلة باسمه من الانواع المختلفة وتلك التي حصل على ترخيص بأي منها.

(د) إيصال سداد الرسوم المقررة.

(هـ) ما يفيد أنه لم يحكم عليه بجرم يتعلق بسلامة قيادة المركبات.

٢ ـ يشترط في مركبات التعليم أن تكون صالحة من جميع الوجوه للعمل الذي ستخصص له وان تكون مزودة بما يأتي :

(أ) جهاز فرامل خاص بالمعلم.

(ب) وضع لافتة على سقف السيارة للدلالة على اسم مدرسة التعليم العائدة لها السيارة.

(جـ) أن تحمل مركبة التعليم لوحتين أحداهما في المقدمة والاخرى في المؤخرة يكتب فيها بخط كبير وواضح عبارة (ت . L) وتتولى سلطة الترخيص اعدادهما وتسليمهما لصاحب الشأن بعد دفع الرسوم المقررة للحصول على الترخيص.

٣ ـ يجرى فحص المركبات للتحقق من توافر الشروط السابقة وفيما يتطلبه القانون.

٤ ـ يكتفي في اثبات شخصية مقدم الطلب ومحل إقامته وصفته وملكيته للمركبة المطلوب الترخيص لها، ما سبق اشتراط تقديمه للحصول على شهادة الفحص والملكية، وتراعي احكام اللائحة والقانون بشأن المستندات المطلوبة، اذا حدث اي تغيير في البيانات الخاصة بمحل الاقامة أو بصفة أو مقدم الطلب، والتي سبق لنا بيانها تفصيلا في الفصل الأول من الباب الحالي.

٥ ـ إذا توافرت الشروط المشار اليها سابقاً والتي وردت في القانون واللائحة كلف الطالب بتقديم وثيقة التأمين السارية المفعول عن كامل مدة الترخيص باعتبار المركبة تعليم ثم سداد الرسوم المقررة.

٦ ـ تصدر سلطة الترخيص الترخيص المطلوب على النموذج المعد لهذا الغرض بعد أن تكون قد تحددت به الشروط التي ترى وجوب الالتزام بها على نحو ما سوف نعرضه في الباب القادم بالنسبة لرخصة قيادته للتعليم، وتعيد للطالب الملكية بعد تعديلها بما يتفق والترخيص.

٧ ـ يسري الترخيص لمدة ثلاثة أشهر من تاريخ إصداره بالنسبة للأفراد ولمدة سنة بالنسبة لمدارس تعليم السواقة ويجوز تجديده اكثر من مرة لنفس المدة.

٨ ـ اذا كانت المركبة مقدمة للتسجيل لأول مرة، وطلب صاحبها ترخيصها للتعليم، وجب على الإدارة تطبيق القواعد المحددة بالقانون واللائحة،

فان ثبت لها توافر الشروط اللازمة للترخيص أصدرت شهادة لصاحب الشـأن بذلك لتقديمها مع المستندات المطلوبة للتسجيل.

وإذا كـانت صـالحـة للتسجيـل، تفحص للتحقق من الشروط الخـاصـة المنصوص عليها في هذا الفصل بالنسبة لمركبات التعليم وسجلت نتيجة الفحص في التقرير الفني.

٩ ـ اذا ثبت صلاحية المركبة للتسجيل والترخيص بهـا للتعليم في نطـاق الطلب المقدم من صاحب الشأن صرفت لها شهادة الملكيـة ثم الترخيص، بحيث يجري التنسيق لتكون شهادة الفحص والملكية متفقة مع الترخيص.

ثالثاً : تجديد ترخيص مركبات تعليم السواقة :

حـددت المـواد من ١٩٢ ـ ١٩٤ من مشروع الـلائحـة اجـراءات وشروط تجديد ترخيص مركبات تعليم السواقة وفقا لما يلي :

١ ـ يقدم طلب تجديـد الترخيص على النمـوذج المعـد لهذا الغـرض قبـل انتهاء مدة صلاحية الترخيص ويرفق به:

(أ) الملكية.

(ب) شهادة الفحص.

(جـ) إيصال سداد الرسوم المقررة.

(د) وثيقة التأمين من المسؤولية الناشئة من حوادث المـركبـة عن مـدة التجديد كاملة.

(هـ) ما يفيد التأكد من الوفاء بالغرامات المحكـوم بهـا لمخـالفـة أحكـام القانون واللائحة.

٢ ـ إذا استوفيت الاجراءات على الوجه الذي نص عليه القانون واللائحة أشر بتجديد الترخيص وأثبت بشهادة الفحص والملكية.

٣ ـ اذا لم يقدم طلب التجديد قبل انتهاء ميعاد الترخيص أو رفض التجديد، أصبحت المركبة غير صالحة للغرض الذي خصصت له، فاذا استخدمت للتعليم اعتبرت مسيرة بغير ترخيص.

رابعاً : وقف أوالغاء أو رفض تجديد ترخيص مركبة تعليم القيادة :

أجازت المادة ١٩١ من مشروع اللائحة لادارة المرور وقف أو الغاء أو رفض تجديد ترخيص مركبة تعليم القيادة اذا ثبت لها:

١ ـ ان المركبة قد اصبحت غير صالحة للغرض المخصص له.

٢ ـ أن الشروط المهنية بالترخيص قد خولفت.

٣ ـ اذا كانت لدى الإدارة أسباب معقولة تحملها على ايقاف هذا الترخيص.

ونصت المادة ١٩٨ من المشروع على أن يتم اخطار مالك المركبة بالقرار الذي اتخذته سلطة الترخيص بوقف الرخصة أو الغائها أو رفض التجديد.

خامساً : سحب ترخيص التعليم ورخص مركبات التعليم :

أجازت المادة ١٩٧ من المشروع لسلطة الترخيص أي لادارة المرور سحب ترخيص التعليم ورخص مركبات التعليم في الحالات الآتية :

١ ـ مخالفة المركبة لقانون حركة السير على الطرق لعام ١٩٦٧.

٢ ـ الإمتناع عن تعليم من يحمل تصريح بذلك بغير مسوغ مشروع.

٣ ـ طلب أجور تعليم أكثر من المقرر.

٤ ـ ممارسة مهنة معلم قيادة مركبات بدون ترخيص.

٥ ـ ضبط قائد المركبة مرتكبا فعلا مخالفا للآداب العامة، أو إذا سمح للغير بارتكابه فيها.

وكما في البند السابق، فان المادة ١٩٨ من المشروع نصت على أن يتم اخطار مالك المركبة بالقرار الصادر من سلطة الترخيص بسحب ترخيص التعليم ورخصة مركبة التعليم لأي سبب من الأسباب السابقة.

الفصل السادس
تراخيص الكراجات ومحلات التأجير وتصليح المركبات

ورد بالفصل الثالث بقانون السير في المواد من رقم ٣٣ حتى رقم ٣٦ مجموعة من الواجبات والالتزامات التي تلقى على عاتق الكراجات والمحلات التي تتعامل في إصلاح السيارات وتأجيرها، وذلك لتحقيق عدة أهداف من أهمها عدم ازعاج السكان بالأصوات المنبعثة عن عملية التصليح، وأيضا المحافظة على سلامة النشىء بمنع تأجير السيارات لصغار السن وكذلك حصر حوادث السيارات التي تقع ويحاول مرتكبوها اخفاءها عن أعين الشرطة، وتتحصل هذه الواجبات والالتزامات بصفة عامة فيما يلي :

١ ـ لا يجوز فتح أية محلات لتأجير الدراجات العادية أو النارية في الشوارع الرئيسية أو الآهلة أو المكتظة بمستعمليها والتي يقرر مجلس البلدية منع فتح مثل هذه المحال فيها.

٢ ـ لا يجوز تأجير أية دراجة عادية للاولاد الذين لم يبلغوا ١٤ سنة من عمرهم.

٣ ـ لا يسمح لكراجات النقليات التجارية وكراجات تصليح السيارات والآلات الميكانيكية ومحلات تصليح الاطارات العمل إلا في الاماكن وبالشروط التي يوافق عليها مجلس البلدية.

٤ ـ لا يسمح بوقوف أو وضع أية مركبة ميكانيكية أو أي جزء منها أو أية آلات ميكانيكية في أي شارع أو على أي رصيف بقصد تصليحها.

٥ ـ لا يجوز لأي شخص أو أية شركة فتح كراج أو محل لتصليح السيارات أو مبيتها، وما يتبع ذلك من مكاتب سفريات داخل منطقة المدينة أو خارجها إلا بموافقة مجلس البلدية.

هذا وقد تضمن مشروع اللائحة التنفيذية أحكاماً تفصيلية تتعلق بالسيارات الخاصة المعدة للتأجير في المواد من رقم ٢٦٨ ـ ٢٧٤ ونورد هذه الاحكام فيما يلي :

أولاً : المقصود بالسيارات الخاصة المعدة للتأجير :

يقصد بها تلك السيارات التي يتولى مالكوها تأجير منفعتها للغير بمقابل معين هو في الغالب نقود.

ثانياً : شروط منح الترخيص بسيارات خاصة للتأجير :

وردت هذه الشروط في أماكن مختلفة من الفصل الثاني عشر من مشروع اللائحة ونجملها فيما يلي :

١ ـ أن يكون مالك السيارة إماراتي الجنسية.

٢ ـ أن تكون السيارة مسجلة وتحمل شهادة تسجيل وشهادة فحص وملكية.

٣ ـ الحصول على ترخيص بذلك من ادارة المرور، وقد نصت المادة ٢٦٨ من المشروع على أنه يحظر منح الترخيص اذا كانت شهادة التسجيل قد سحبت أو أوقفت بعد تسجيلها، ولا يجوز النظر في طلب الترخيص في هذه الحالات قبل انقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ سحب الشهادة أو وقفها، أو قبل تسجيلها اذا كانت شهادة التسجيل قد ألغيت.

٤ ـ يتعين أن تكون السيارات الخاصة التي يرخص بتأجيرها في حدود العدد المصرح به، وفي حدود ما هو مصرح للشخص الواحد أن يتملكه منها طبقاً للقرارات التي تصدر في هذا الشأن.

٥ ـ لا يجوز الترخيص بسيارات خاصة للتأجير الا اذا كان من سجلت تلك السيارات باسمه يملك أو يستأجر محلا أعده خصيصاً لهذا الغرض ويشترط في المحل ما يأتي :

(أ) ان يكون مرخصا له من البلدية.

(ب) أن يكون مقيدا بالسجل التجاري باعتباره محلا لتأجير السيارات الخاصة.

(جـ) أن تتوافر فيه الاشتراطات العامة المقررة بالنسبة للمحلات التجارية والصناعية، وأن تتوافر فيه الانارة الكافية والتهوية.

(د) أن يكون امام المحل أو بجواره فضاء يتسع لاغلب السيارات المعدة للتأجير والتي طلب الترخيص لها.

(هـ) أن يكون بالمحل هاتف وسجل منظم لقيد أسماء المستأجرين وجنسياتهم ومحال اقامتهم وارقام رخص القيادة الخاصة بهم ونوعها ورقم اللوحة المعدنية للسيارة التي استأجرها، هذا فضلا عن اثبات ارقام جميع اللوحات المعدنية للسيارات في صدر هذا السجل مع أرقام التراخيص الخاصة بها.

ويجوز أن يكون للمحل فرع أو أكثر في الأماكن الهامة على أن تتوافر فيه ذات الشروط اللازمة للمحل الأصلي.

ثالثاً : اجراءات منح الترخيص بسيارات خاصة للتاجير :

يمكن إجمال أهم الاجراءات التي وردت في مشروع اللائحة فيما يلي :

١ ـ أن يتقدم صاحب الشأن بطلب الى إدارة المرور المختصة للتصريح له برخصة سيارة أو سيارات خاصة للتأجير.

٢ ـ يجب قبل إصدار الترخيص أن تقوم ادارة المرور بالمهام التالية :

(أ) معاينة المحل والتحقق من توافر جميع الاشتراطات المطلوبة.

(ب) فحص السيارات المطلوب الترخيص بها فنياً.

(جـ) التحقق من أن الطالب حسن السيرة والسمعة ومن غير المعروفين بالخطورة على الأمن والآداب العامة، ومن أنه لم يتخذ ضده إجراءات وقائية.

٣ ـ إذا توافرت الضوابط المقررة، أصدرت الادارة الترخيص المطلوب لكل سيارة على النموذج المعد لهذا الغرض، وعليها أن تحدد فيه الشروط التي يتعين الإلتزام بها والواردة في البند التالي مباشرة.

رابعاً : الالتزامات والواجبات التي يلتزم بها حامل رخصة تأجير السيارات :

وردت هذه الالتزامات والواجبات في المادة ٢٧٢ من المشروع وتتمثل فيمايلي :

١ ـ الالتزام بعدم تأجير السيارات إلا لمن يحمل رخصة قيادة تسمح له بقيادة ذات النوع الذي يستأجره، وسواء كانت هذه الرخصة صادرة من دولة الإمارات العربية المتحدة طبقاً للقانون، أو كانت رخصة دولية صادرة من غير دولة الإمارات، ويجب أن تكون الرخصة سارية المفعول.

٢ ـ الاحتفاظ في كل مركبة بالترخيص وشهادة الفحص والملكية.

٣ ـ عدم تأجير أية سيارة لم يصدر لها ترخيص.

٤ ـ الإلتزام بتوجيهات إدارة المرور في مواعيد فتح وغلق المحل وغيرها، مما تستوجبه حركة المرور في المنطقة التي يوجد بها المحل.

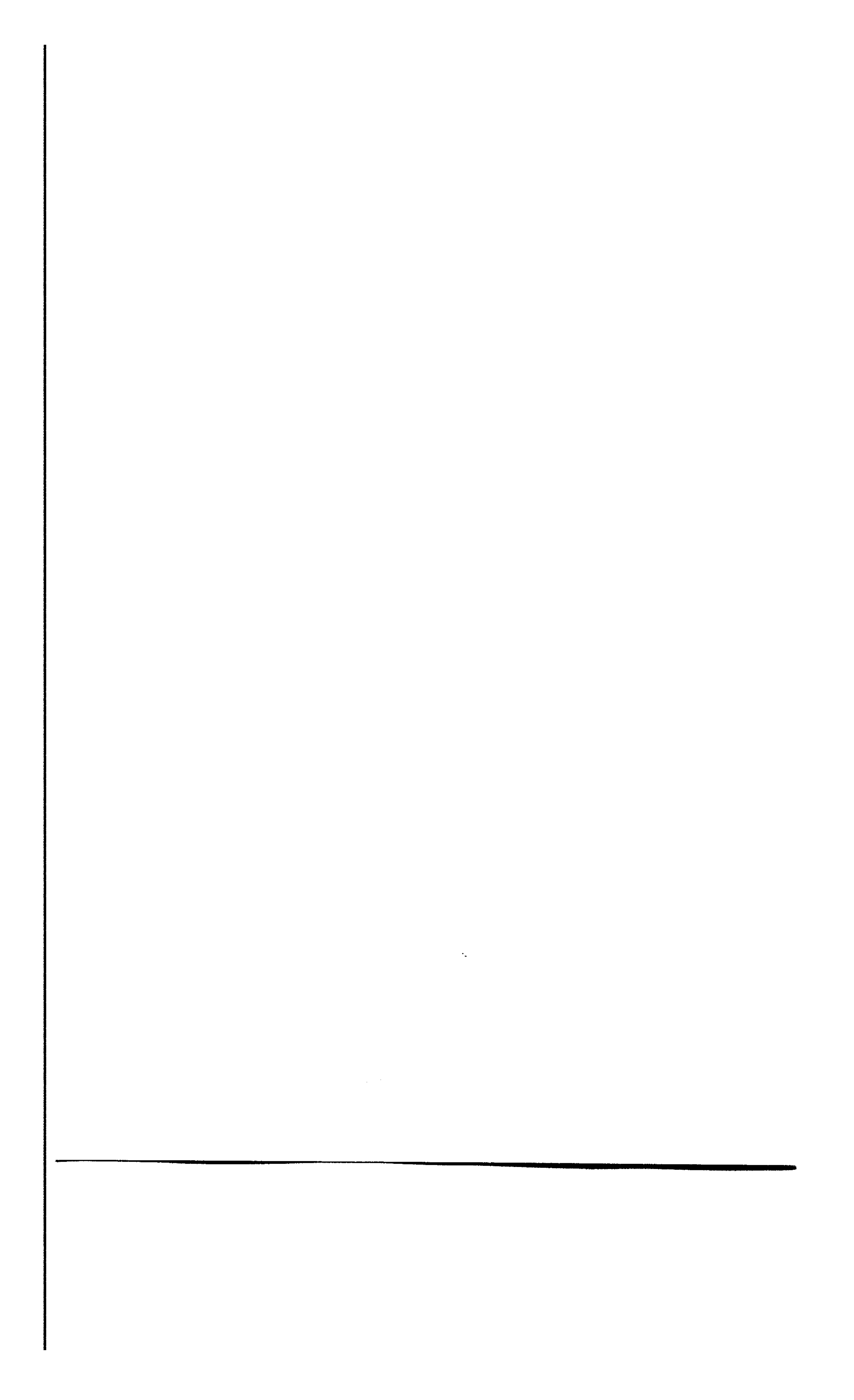
٥ ـ تقديم السجل المشار في الفقرة (هـ) من البند السابق، لادارة المرور كلما طلب ذلك.

٦ ـ الالتزام بأن يكون المحل مستوفيا بصورة دائمة لكامل الاشتراطات المقررة، وعلى الادارة تعديل شهادة الفحص والملكية بما يتفق والترخيص، وتصرف لكل سيارة لوحتين معدنيتين بالرقم الذي حدد لها عند التسجيل.

٧ ـ الخضوع لرقابة وتفتيش ادارة المرور.

خامساً : مدة صلاحية الترخيص وتجديده :

نظم هذا الحكم المادة ٢٧٣ من مشروع اللائحة وهو ما يجري عليه العمل حالياً، فنصت على ان يكون الترخيص صالحاً لمدة سنة وتنتهي صلاحيته حتما في نهاية العام التالي ليوم اصداره، ويجوز تجديده أكثر من مرة لمثل مدته، بطلب يقدم على النموذج المعد لهذا الغرض إلى ادارة المرور قبل انتهاء مدته.



الباب الثالث

تراخيص السائقين

نخصص هذا الباب لبيان إجراءات رخصة القيادة، وتراخيص تعلم وتعليم القيادة، واجراءات استخراج أنواع خاصة من رخص القيادة كالرخص العسكرية ورخص القيادة لذوى العاهات ورخص القيادة الدولية ودفاتر المرور الدولية.

وسوف نخصص لكل موضوع من هذه الموضوعات فصلا مستقلاً فيما يلي :



الفصل الأول

إجراءات رخصة القيادة

وفقا لما ورد في المادة ٨٧ من قانون السير فانه مع مراعاة أي نص يقضي بخلاف ذلك في هذا القانون، لا يجوز لأي شخص أن يسوق أي مركبة ميكانيكية على الطريق ما لم يكن حائزاً على رخصة سارية المفعول (رخصة قيادة) صادرة من سلطة الترخيص تخوله بسوق تلك المركبة. كما لا يجوز لأي شخص مسئول عن مركبة ميكانيكية أن يسمح لأي شخص آخر لا يحمل مثل تلك الرخصة بسوق السيارة، فالسائق لابد أن يحمل رخصة قيادة مناسبة تخوله قيادة السيارة.

ولهذا فاننا سنعرض موضوع (تراخيص السائقين) وسوف نتحدث فيه عن اجراءات وشروط منح رخصة القيادة، وأنواع رخص القيادة وشروطها واجراءات فحص القيادة، وأنواع السيارات التي يجوز لحامل الرخصة قيادتها ومدة الرخصة ـ وأخيراً سلطة ادارة المرور في إلغاء الرخصة أو عدم تجديدها وكلها أمور نظمتها نصوص القانون ونصوص مشروع اللائحة وذلك وفقا للتفصيل الآتي :

أولاً : شروط منح رخصة القيادة :

ورد النص على هذه الشروط في المواد أرقام ٨٨، ٨٩، ٩١ من القانون والمواد ٢٢٠، ٢٢١ من مشروع اللائحة وذلك وفقا للتفصيل الآتي :

١ ـ أن يكون طالب الرخصة مقيما في دبي، وبالنسبة لغير المواطن أن

يكون مرخصا له بالاقامة في البلاد، ويتم اثبات الاقامة بالكيفية الموضحة بالبند ثانياً التالي، المتعلق ببيان إجراءات استخراج الرخصة.

٢ ـ عند الإخطار بتغيير محل إقامة المرخص له، يجب أن يرفق بـه سنـد مقبول لاثبات ذلك، وأن يكون الإخطار خـلال شهـر من اليـوم التـالي لتـاريـخ التغيير، وليس من الضروري أن يتقدم المرخص له حضورياً بما يفيد عن تغيير عنوانه وذلك الى الإدارة بل يكفي أن يرسل ذلك الاخطار باشعار خطي بواسطـة البريد المسجل.

٣ ـ تقدم طلبات الحصول على رخص القيادة للمركبات الميكانيكية لسلطة الترخيص وهي إدارة المرور.

٤ ـ لسلطة الترخيص منح الطالب رخصة قيـادة أي صنف أو أكثـر من المركبات الميكـانيكيـة، بشرط أن يكـون قـادراً في جميـع الأحـوال على قيـادتها، والسيطرة عليها سيطرة تامة، وبأنه قد بلغ السن القانوني المنصـوص عليـه في المادة ٨٨ من القانون الواجب توافـرهـا بـالنسبـة لقيـادة الأنـواع المختلفـة من الرخص. وهي التي سيرد ذكرها تفصيلا في البند «ثانياً» التالي مباشرة.

٥ ـ أن يكون قد حصـل على تقـريـر طبي من طبيب مؤهـل في خـدمـة الحكومة أو أي طبيب آخر توافق عليه سلطة الترخيص، يشهد بأن الطالب لائق طبيا لسوق مركبة ميكانيكية. هـذا وقـد نصت المـادة ٩١ من القـانـون على أن يسمح لسائقي المركبات الميكانيكية باستعمال النظـارات الطبيـة لجعـل نظـرهم مطابقاً لمتطلبات اللياقة الطبية.

كما نصت المادة ٢٠٣ من مشروع اللائحة على وجـوب أن يكـون طـالب الترخيص خاليا من العاهـات التي تعجـزه عن القيـادة، وعنـد قيـام شك لـدى المختصـين بادارة المرور يتعين احـالـة الطـالب الى الطبيب الشرعي أو أي طبيب بمستشفى حكومي لتفحصه وتقديم شهادة رسمية تثبت خلـوه من العـاهـات التي تعجزه عن القيادة.

٦ ـ يجب ألا يقل عمر طالب الرخصة عن المبين أمام كل نوع من المركبات الميكانيكية التالية :

(أ) سبعة عشر عاما لطالب رخصة قيادة الدراجات النارية أو ناقلات العجزة.

(ب) ثمانية عشر عاما لطالب رخصة قيادة السيارات الخفيفة.

(جـ) عشرون عاما لطالب رخصة قيادة السيارات الثقيلة أو الجرارات أو الأجهزة الميكانيكية.

(د) واحد وعشرون عاما لطالب رخصة قيادة الباصات، (م ٨٠ من القانون، ٢٢٠ من مشروع اللائحة).

٧ ـ يجب أن يكون قد اجتاز فحص القيادة المقررة في المادة (٩٠) من هذا القانون والذي سيرد ذكره تفصيلا في البند «ثالثا» فيما بعد.

٨ ـ لا يجوز لأي شخص أن يحصل على أكثر من رخصة واحدة، ويجوز أن تكون هذه الرخصة متعددة الفئات (م ٢٢١ من مشروع اللائحة).

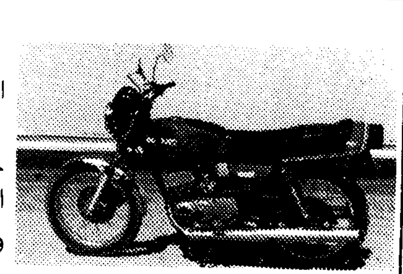
ويوضح الشكل التالي اصناف المركبات وحد العمر الأدنى للحصول على رخصة قيادة كل صنف وفقا للمعمول به في ادارة المرور بدبي(١).

---

(١) قواعد السير وآدابه، اصدار شرطة دبي، مرجع سابق، ص ٦، ٧.

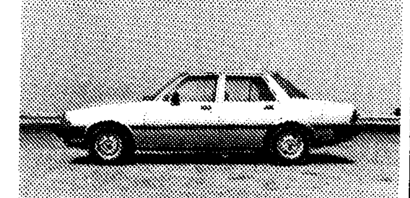
الدراجات النارية

جميع الدراجات النارية والمركبات الميكانيكية التي لا يزيد وزنها عن ٢٥٠ كلجم ومصممة أو مصنوعة خصيصا لاستعمال الأشخاص المصابين بنقص أو عجز جسماني وتستعمل من قبلهم فقط.

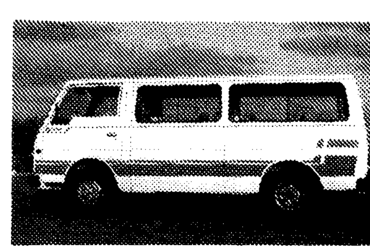


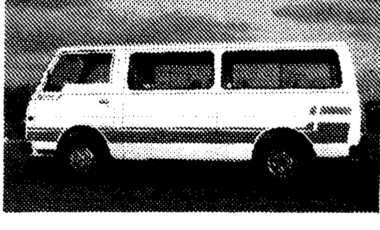
الحد الأدنى ١٧ سنة

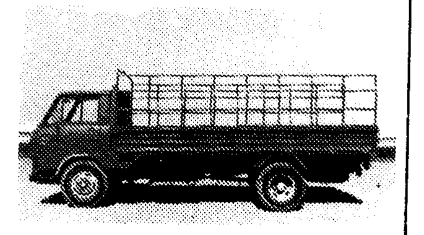
المركبات الخفيفة



المركبات الميكانيكية التي تسير على عجلات ومصنوعة أو معدة لنقل الأشخاص أو البضائع ولا يزيد وزنها الفارغ عن طن ونصف. ويشمل هذا الصنف سيارات الصالون مهما كان وزنها والباصات الصغيرة التي لا يزيد عدد ركابها عن ١٥ راكباً عدا السائق والدراجات النارية التي صممت أو هيئت لنقل البضائع.





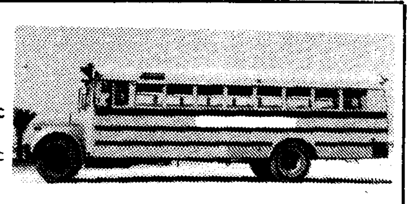


الحد الأدنى ١٨ سنة

شكل رقم (١٨١ أ)

أصناف المركبات والحد الأدنى لعمر السائق

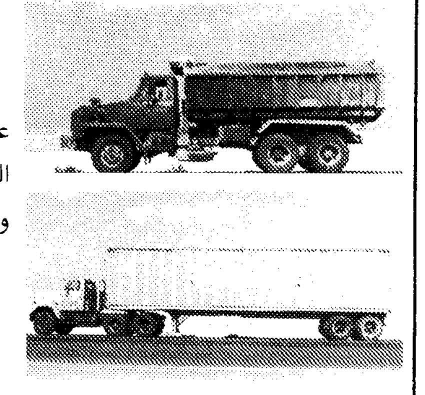
الباصـــات



المركبات الميكانيكية التي تسير على عجلات ومصممة لنقل مايزيد على خمسة عشر راكبا عدا السائق.

الحد الأدنى ٢١ سنة

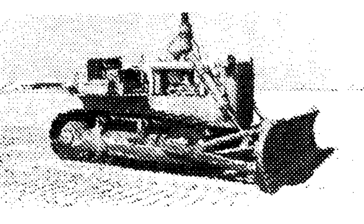
المركبات الثقيلة



المركبات الميكانيكية التي تسير على عجلات ومصنوعة أو معدة لنقل البضائع ويزيد وزنها الفارغ عن طن ونصف.

الحد الأدنى ٢٠ سنة

الأجهزة الميكانيكية



المركبات الميكانيكية التي تسير على عجلات ومصممة لأية أغراض ماعدا نقل الأشخاص أو البضائع وتقسم إلى قسمين :

(أ) خفيفة - لا يزيد وزنها الفارغ على ٧,٥ طن.

(ب) ثقيلة - يزيد وزنها الفارغ على ٧,٥ طن.

الحد الأدنى ٢٠ سنة

شكل رقم (١٨١ ب)

تابع أصناف المركبات والحد الأدنى لعمر السائق

ثانياً : اجراءات الحصول على الرخصة :

وردت هذه الإجراءات تفصيلا في مشروع اللائحة وهو ما يجرى عليه العمل في ادارة مرور دبي وتتضمن ما يلي :

١ ـ يقدم طلب الحصول على رخصة قيادة من الرخص المنصوص عليها في القانون واللائحة على النموذج المرافق والمعد لهذا الغرض ويرفق به :

(أ) أربع صور شمسية للطالب حديثة ومتطابقة ويكون الوجه فيها واضحا (٣ صور بمقاس ٤ × ٦ وصورة واحدة بمقاس ٣ × ٢ سم).

(ب) ما يثبت شخصيته ومحل إقامته وسنه.

(جـ) إيصال بسداد الرسوم المقررة طبقاً لنوع الرخصة المطلوبة.

٢ ـ يقبل في إثبات شخصية ومحل اقامة طالب الرخصة :

(أ) جواز السفر.

(ب) البطاقة الشخصية.

(جـ) أية وثيقة صادرة من ادارة الهجرة والجوازات.

وإذا تعددت محال الإقامة أو ثبت خلاف في شأنها، أعتد بمحل الاقامة الثابت بالبطاقة الشخصية بعد تعديله في البطاقة بما يتفق والواقع، وبالنسبة لغير مواطني دولة الإمارات تكون العبرة بمحل الإقامة الثابت في شهادة جهة العمل.

٣ ـ يكون إثبات سن الطالب بشهادة الميلاد أو مستخرج رسمي منها أو بأي مستند رسمي صالح لاثبات السن، ويكون إثبات الجنسية، بجواز السفر أو أي وثيقة تقبلها سلطة الترخيص.

٤ ـ يشترط بالنسبة لغير المواطن ان يكون مرخصا له بالاقامة في البلاد،

ويثبت ذلك بجواز السفر أو بأية وثيقة رسمية تصدرها إدارة الهجرة والجوازات.

٥ ـ عند قيام شك لدى المختصين بإدارة المرور بأن طالب الترخيص به من العاهات التي تعجزه عن القيادة، يتعين إحالة الطالب الى الطبيب الشرعي أو أي طبيب بمستشفى حكومي لفحصه، وتقديم شهادة رسمية تثبت خلوه من العاهات التي تعجزه عن القيادة.

٦ ـ يحال طالب الترخيص لاختبار النظر على النموذج المرافق والمعد لهذا الغرض بعد أن تلصق عليه صورة شمسية للطالب عليها توقيعه ومختومة بخاتم إدارة المرور.

٧ ـ مستويات الابصار لسائقي المركبات :

من أجل السلامة وتمشيا مع القوانين والتعليمات في بعض دول الخليج، ومع توصيات منظمة الصحة العالمية، فإن الإدارة الطبية بشرطة دبي حددت مستويات الابصار لسائقي المركبات، وهو المطبق حاليا والمعمول به في ادارة مرور دبي، وذلك وفقا للتفصيل الآتي :

أ ـ سائقو المركبات الخفيفة، الدراجات النارية والعبرة :

مستوى النظر يجب أن يكون $\frac{٦}{١٨}$ في كل من العينين على حده وذلك بدون تقويم أو بتقويم ويقصد بالتقويم استعمال النظارات أو العدسات اللاصقة ولا يجوز استعمال الاثنين معا.

- إذا كانت احدى العينين اقل من $\frac{٦}{١٨}$ (بمعنى $\frac{٦}{٢٤}$)، يجب ان تكون العين الاخرى $\frac{٦}{١٢}$.
- إذا كانت احدى العينين $\frac{٦}{٣٦}$ أو $\frac{٦}{٦٠}$ يجب أن تكون الأخرى $\frac{٦}{٩}$.

● إذا كانت احدى العينين عمياء (أو مستـأصلـة) يجب أن تكـون العين الأخرى ٦/٦ ومجال النظر يجب ان يكون طبيعي، وهو ما يتضـح من الـدول التالي :

	عين واحدة (اليمنى أو اليسرى)	العين الأخرى (اليمنى أو اليسرى)
	٦/١٨	٦/١٨
أو	٦/٢٤	٦/١٢
أو	٦/٢٦ أو ٦/٦٠	٦/٩
أو	عمياء	٦/٦

جدول رقم (٤١) مستوى النظر لسائقي السيارات الخفيفة

ب ـ سائقو السيارات الثقيلة والتاكسي :

مستوى النظر بالتقويم أو من غير التقويم كالتالي :

	عين واحدة	العين الأخرى
	٦/٦	٦/١٨ أو ٦/١٢ أو ٦/٩
أو	٦/٩	٦/٩

جدول رقم (٤٢) مستوى النظر لسائقي السيارات الثقيلة والتاكسي

جـ ـ سائقو الباصات (باصات ثقيلة، باصات خفيفة)، وسائقو الأجهزة الميكانيكية (جهاز ميكانيكي خفيف، جهاز ميكانيكي ثقيل) :

مستوى النظر المقوم وغير المقوم يجب ان يكون $\frac{٦}{٦}$ في أحدى العينين و $\frac{٦}{٦}$ في العين الأخرى.

٨ ـ في الأحوال التي يسمح فيها باستعمال نظارة طبية للحصول على درجة الأبصار المقررة، لا تجوز قيادة المركبات الا باستعمال النظارة، ويجب إثبات ذلك في الرخصة كما يجب أن تكون الصورة الثابتة بالرخصة لحاملها وهو بالنظارة الطبية.

٩ ـ مع عدم الإخلال بحق الإدارة في اشتراط إجتياز النظر كلما وجدت ذلك ضرورياً لظروف تقدرها، يعفي طالب الترخيص من اختبار الظر اذا كان يحمل رخصة قيادة أو شهادة باللياقة الطبية صادرة من جهة حكومية من دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة، بشرط أن تكون الشهادة معتمدة من سفارات أو قنصليات الدولة في الخارج أو من وزارة خارجية دولة الإمارات العربية المتحدة.

ولا يعتد بالترخيص الذي صدر اثناء وجود المرخص له في البلاد ولا بتجديد الترخيص الذي يتم بنفس الطريقة.

ويجوز للإدارة رفض إعتماد الرخصة أو الشهادة الطبية طبقا لمبدأ المعاملة بالمثل.

١٠ ـ يكون إختبار الطالب بعد ثبوت اللياقة الطبية وتوافر كافة الشروط الأخرى بمعرفة المختص بالادارة على النموذج المعد لهذا الغرض، بعد أن تلصق عليه صورة شمسية للطالب عليها توقيعه ومختومة بخاتم الإدارة ويتناول الاختبار قيادة المركبة التي يرغب في الترخيص بقيادتها، وكذلك في قواعد المرور وآدابه واشاراته وعلاماته، وهو ما سنبينه تفصيلا في إجراءات الاختبار الفني.

١١ ـ اذا نجح الطالب في الاختبار الشفوي يختبر عمليا في قيادة المركبة طبقا لخطوات الفحص التي تقرها سلطة الترخيص.

١٢ ـ اذا كانت الرخصة المطلوبة تجيز قيادة أكثر من نوع من أنواع المركبات أو جميع المركبات، وجب أن يكون الاختبار الفني على جميع هذه المركبات ويقتصر الترخيص على الأنواع التي إجتاز الاختبار الفني بالنسبة لها دون غيرها.

١٣ ـ إذا كان طالب رخصة القيادة حائزاً على رخصة قيادة صادرة من سلطة قانونية من دولة أخرى. واقتنعت سلطة الترخيص بعدم وجود أية ضرورة لفحص القيادة أو للحصول على التقرير الطبي فلسلطة الترخيص أن تعفيه من ذلك (م ٨٩ من القانون، ٢١٣ من مشروع اللائحة).

١٤ ـ لا يعتد بالترخيص الذي يصدر من دولة أخرى اثناء وجود المرخص له في الدولة ولا بتجديد الترخيص الذي يتم بنفس الطريقة، طالما أن المرخص له أو طالب الترخيص لم يغادر الدولة، ويجوز للادارة رفض اعتماد الرخصة طبقاً لمبدأ المعاملة بالمثل.

١٥ ـ بعد إجتياز الطالب إختبار النظر والاختبار الفني واستيفاء سائر شروط الترخيص، تصدر الادارة الرخصة المطلوبة على النموذج المعد لهذا الغرض طبقا لنوع المركبات المطلوب الترخيص بقيادتها دون غيرها وتعطي الرخصة رقما مسلسلا طبقاً لكل نوع منها.

١٦ ـ لسلطة الترخيص منح الطالب رخصة قيادة لأي صنف أو أكثر من المركبات الميكانيكية اذا اقتنعت بانه قادر من جميع الوجود على قيادتها والسيطرة عليها سيطرة تامة.

ثالثاً : إختبار القيادة :

يخضع طالب الرخصة لنوعين من الاختبارات يجب عليه أن يجتازها

بنجاح حتى تصرح له سلطة الترخيص بالحصول على رخصة القيادة التي تسمح له بقيادة السيارة التي تقدم بطلب الحصول عليها.

والاختبار الأول الذي يؤديه الطالب اختبار شفوي، واذا نجح فيه يصرح له بدخول الاختبار الثاني وهو الاختبار العملي، وسوف نوضح فيما يلي مضمون واجراءات هذين النوعين :

١ ـ الاختبار الشفوي :

وفقا للمادة ٢٠٩ من مشروع اللائحة يتم تقييم المتقدم بالنسبة لمعلوماته عن قواعد وأصول القيادة السليمة وفقا لما يلي :

أ ـ يبدأ الاختبار بامتحان الطالب شفويا في قواعد المرور وآدابه وعلامات واشارات المرور وبعض اجزاء المركبة واجهزتها.

ب ـ بالنسبة لرخص القيادة للتعليم (المدرب) يختبر في مدى الالمام بأصول القيادة ومبادىء ميكانيكا السيارات وبأحكام قانون السير على الطرق ولائحته التنفيذية والقرارات الصادرة تنفيذا له.

جـ ـ بالنسبة لرخص قيادة سائقي سيارات الأجرة يجب اختبارهم في مدى الالمام بجغرافية الامارات وباتجاهات المرور وموقع الاماكن والمنشآت العامة والهامة والاثرية.

د ـ واذا لم ينجح الطالب في أي فحص من الامتحانات المشار اليها يعتبر راسباً ولا يختبر عملياً.

٢ ـ الاختبار العملي :

بناء على ما ورد في المادة (٩٠) من قانون السير فانه يتم فحص قدرة طالب الرخصة على قيادة المركبة وفقا للاجراءات التالية :

أ ـ يقوم باجراء فحص القيادة فاحصون تعينهم سلطة الترخيص على

مركبة ميكانيكية من الصنف الذي يتعلق به طلب رخصة القيادة أو الذي توافق عليه سلطة الترخيص.

ب ـ تشمل فحوصات القيادة فحص ما يلي :

١ ـ معرفة المفحوص بقواعد السير على الطرق وبعلامات السير المعترف بها ومدى تقيده بهذه القواعد والعلامات.

٢ ـ معرفة مقدرة المفحوص على قيادة المركبة والسيطرة عليها سيطرة تامة تتناسب وقواعد حركة السير على الطرق.

جـ ـ تدفع عن كل فحص قيادة رسوم الفحص المقررة، إلا أن هذه الرسوم تدفع مرة واحدة عند الفحص الداخلي (الكراج، الموقف، والتلة، والاشارات)، حتى ولو تكرر رسوب المفحوص، وعند الفحص الخارجي يدفع المفحوص الرسوم المقررة إذا تكرر رسوبه، وذلك عند كل مرة يتم فيها الفحص الخارجي أي سوق المركبة في الطريق العام.

د ـ يتم تقييم المتقدم لفحص القادة من منطلق معيار السلامة وذلك على النحو التالي :

١ ـ حدوث الخطر فعلا، بمعنى أن يسبب السائق لنفسه أو لغيره من مستعملي الطريق الآخرين خطراً فعليا متسببا بوقوع حادث مروري، وفي هذه الحالة تكون النتيجة رسوب المتقدم للفحص.

٢ ـ احتمال وقوع الخطر (الخطر المحتمل)، وذلك بمعنى أن السائق لا يتسبب في وقوع الحادث لنفسه أو لغيره نظرا لعدم وجود مستعمل آخر للطريق في حينه، ولكن يتسبب بتصرفاته في إحتمال وقوع الخطر، وفي هذه الحالة تكون النتيجة رسوب المتقدم للفحص.

٣ ـ يعتبر إشتراك الفاحص شفوياً أو عمليا مع المتقدم للفحص لتجنب الخطر أو الخطر المحتمل سببا كافياً لرسوب المتقدم للفحص.

٤ ـ الخطأ البسيط : وهو ذلك الخطأ الذي لا يسبب خطراً فعلياً ولا خطرا محتملاً ولا يتطلب تدخل الفاحص شفوياً أو عمليا لتجنب خطر فعلي أو محتمل، وفي هذه الحالة أي حينما يكون الخطأ بسيطا فان ذلك لا يؤثر على نجاح المتقدم للفحص(١).

رابعاً : أسماء النماذج المستخدمة بقسم فحص السواقين بادارة مرور دبي :

سبق ان ذكرنا ان تعريف الطالب بالإجراءات الإدارية المرورية المستخدمة فعلا في حقل المرور معرفته بالنماذج والأوراق المستخدمة والمطلوبة للحصول على رخصة قيادة، لذلك نورد فيما يلي أسماء هذه النماذج :

١ ـ نموذج طلب رخصة قيادة.

٢ ـ نموذج فحص المتقدمين للحصول على رخصة قيادة، وهو يتضمن الفقرات التي يتم اختبار المتقدم عمليا فيها.

٣ ـ نموذج بمواعيد عدد مرات الفحص ونتائجه والتي أجراها طالب الرخصة لحين حصوله عليها.

خامساً : مدة صلاحية رخصة القيادة وتجديدها :

١ ـ مدة صلاحية الرخصة :

وفقا للمادة ٩٣ من القانون يعمل برخصة القيادة للمدة التي تحددها سلطة الترخيص، وجرى العمل حاليا على أن تكون هذه المدة خمس سنوات، وهو ما ورد النص عليه أيضا في المادة ٢١٥ من مشروع اللائحة حيث جاء بها أن رخص القيادة المنصوص عليها في اللائحة تكون صالحة لمدة سنة تجدد تلقائيا لمدة أربع سنوات، أي أن مدة إجمالي صلاحية الرخصة خمس سنوات، السنة الأولى بالاضافة الى أربع سنوات تجدد خلالها الرخصة تلقائياً.

---

(١) راجع بالملحق خطوات الاختبار العملي في فحص السوق في إدارة مرور دبي، ص .

٢ ـ تجديد الرخصة :

بعد انتهاء مدة صلاحية الرخصة يجب تجديدها وفقا للاجراءات التي ورد النص عليها في القانون في المادة ٩٣ والمواد من رقم ٢٢٢ ـ ٢٢٦ من مشروع اللائحة والتي تتمثل فيما يلي :

أ ـ يقدم طلب تجديد الرخص المنصوص عليها في اللائحة خلال الشهر السابق على تاريخ انتهاء مدتها الى الادارة على النموذج المرفق والمعد لهذا الغرض ويرفق بالطلب :

١ ـ الرخصة المطلوب تجديدها.

٢ ـ جواز السفر بالنسبة لغير المواطنين.

٣ ـ إيصال سداد الرسوم المقررة.

٤ ـ شهادة من إدارة المرور بالوفاء بجميع الغرامات المحكوم بها بسبب مخالفة قانون حركة السير على الطرق واللائحة المنفذة له.

وإذا كانت الرخصة المطلوب تجديدها للتعليم أو لقيادة سيارة أجرة (تاكسي)، فيجب بالاضافة إلى ما تقدم الا يكون طالب الرخصة من العاملين بالقوات المسلحة أو الشرطة.

ب ـ إذا تحققت الادارة من استيفاء جميع الشروط التي يتطلبها القانون واللائحة، أشرت على الرخصة بتجديدها وإعادتها للطالب واثبتت ذلك في السجلات.

جـ ـ إذا كانت الرخصة المطلوب تجديدها سبق أن الغيت أو أوقفت أو سلمت أو كانت قد سحبت أو أوقفت لمدة غير محددة أو محددة فإن تجديدها غير جائز خلال فترة الالغاء أو السحب أو الايقاف.

د ـ لسلطة الترخيص أن تمنح حامل الرخصة شهراً كاملا ليعمل

برخصة القيادة بعد إنتهاء مدتها، واذا لم يتم تجديد الرخصة خلال ذلك الشهر اعتبر قائد المركبة انه يقود برخصة قيادة منتهية.

هـ ـ إذا تجاوزت فترة التأخير في تقديم طلب التجديد سبع سنوات فاكثر من تاريخ انتهاء الرخصة، وجب عند التجديد اجراء الاختبار الفني المقرر.

سادساً : أنواع المركبات التي يجوز لحامل رخصة السير قيادتها:

نصت المادة ٩٢ من القانون على أنه، لا يجوز لحامل رخصة القيادة أن يسوق أية مركبة سوى المركبات التي تسمح له الرخصة بسوقها، الا أن هذه المادة أضافت انواعا اخرى من المركبات بخلاف تلك التي صدرت بشأنها رخصة السوق، واجازت لحامل الرخصة قيادتها وذلك وفقا للتفصيل التالي :

أ ـ لحامل رخصة قيادة مركبة ميكانيكية من الصنف ٣أ (الباصات الخصوصية) أو يسوق أيضا أية مركبة ميكانيكية من الصنفين ١أ (السيارات الخفيفة الخصوصية)، ٢أ (السيارات الثقيلة الخصوصية).

ب ـ لحامل رخصة قيادة مركبة ميكانيكية من الصنف ٢أ (السيارات الثقيلة الخصوصية)، أن يسوق أية مركبة ميكانيكية من الصنف ١أ (السيارات الخفيفة الخصوصية).

جـ ـ لحامل رخصة قيادة مركبة ميكانيكية من الصنف ٣ ب (الباصات العمومية) أن يسوق أية مركبة ميكانيكية من الأصناف ١ أ (السيارات الخفيفة) و٢ أ (السيارات الثقيلة)، ٣أ (الباصات الخصوصية).

د ـ لحامل رخصة قيادة من الصنف ٢ب (السيارات الثقيلة العمومية) أن يسوق مركبة من الاصناف ١ أ (السيارات الخفيفة)، ٢ أ (السيارات الثقيلة)، ٣أ (الباصات الخصوصية).

هـ ـ لحامل رخصة قيادة من الصنف ١ ب (السيارات الخفيفة العمومية) أن يسوق أية مركبة من الصنف ١ أ (السيارات الخفيفة الخصوصية).

و ـ إذا قدم طلب للحصول على رخصة قيادة دراجة نارية واجتاز الطالب بنجاح إختبار النظر والاختبار الفني واستوفى الاشتراطات المقررة، صرفت له الرخصة المطلوبة، فاذا كان يحمل رخصة مركبة غير الدراجة النارية أضيفت فئة الدراجة النارية إلى رخصته السابقة (م ٢١٨ من مشروع اللائحة).

ويلاحظ أن ادارة المرور في دبي تتبع تقسيما رقمياً آخر بخلاف التقسيم الرقمي لانواع رخص القيادة الذي ورد بالمادة ٩٢ من القانون التي سبقت الاشارة إليها اعلاه على الرغم من أن أنواع السيارات وغيرها من المركبات التي يجوز لحامل الرخصة قيادتها تتفق مع ما ورد في القانون في هذه المادة ـ وعلى سبيل المثال فان رخصة قيادة الدراجة النارية تأخذ رقم (٥)، أما الرقم الذي تحمله هذه الرخصة الصادرة من ادارة المرور فهو الرقم (١).

ويبدو أن مشروع اللائحة التنفيذية أراد أن يتفادى هذه المشكلة الخاصة بأرقام رخص القيادة، ودلالة كل رقم على نوع معين من أنواع رخص المركبات، فأوردت المادة ٢١٤ أنواع المركبات الميكانيكية التي يجوز لحامل نوع معين من أنواع الرخص قيادتها دون استخدام الأرقام الدالة على نوع كل رخصة من هذه الرخص(١).

---

(١) نصت المادة ٢١٤ من مشروع اللائحة التنفيذية المشار اليها في المتن على أنه لا يجوز لحامل رخصة القيادة أن يسوق أية مركبة ميكانيكية من غير المركبات التي تسمح له الرخصة بسوقها، إلا أن:

أ ـ لحامل رخصة قيادة باص خصوصي أن يسوق أيضا سيارة خفيفة خصوصية وسيارة ثقيلة خصوصية.

ب ـ لحامل رخصة قيادة سيارة ثقيلة خصوصية أن يسوق أيضا سيارة خفيفة خصوصية.

=

سابعاً : وقف العمل برخصة القيادة أو الغائها أو رفض تجديدها :

وفقا لما ورد في المادة ٩٤ من القانون، يحق لسلطة الترخيص أن توقف العمل بأي رخصة لقيادة أي صنف من المركبات العمومية أو أن تلغيها أو ترفض تجديدها، وذلك اذا ثبت لها بما يكفي أن حامل الرخصة قد فقد الأهلية أو اللياقة من أي وجه من الوجوه لقيادة ذلك الصنف من المركبات. هذا وقد أوردت المادة ١٢٢ من القانون النص على أنه يجوز للشخص الذي رفضت سلطة الترخيص له طلباً أو أوقفت أو الغيت أو رفضت تجديد رخصة له، أن يستأنف قرار الرفض أو الايقاف أو الالغاء للجنة السير التي ورد الحديث عنها فيما قبل، وذلك خلال عشرة أيام من تاريخ القرار، وعلى لجنة السير أن تتيح الفرصة للمستأنف ولسلطة الترخيص للادلاء بأقوالهما، ويكون قرارها في الاستئناف نهائياً. ويتعين على المستأنف أن يسدد رسوم الاستئناف المقررة.

= ج ـ لحامل رخصة قيادة باص عمومي أن يسوق أيضا سيارة خفيفة خصوصية وسيارة ثقيلة خصوصية وباص خصوصي.

د ـ لحامل رخصة قيادة سيارة ثقيلة عمومية أن يسوق أيضا سيارة خفيفة خصوصية وسيارة ثقيلة خصوصية وباص خصوصي.

هـ ـ لحامل رخصة قيادة سيارة خفيفة عمومية أن يسوق أيضا سيارة خفيفة خصوصية.

ويلاحظ أن نص هذه المادة مماثل تماما لنص المادة ٩٢ من القانون، والفرق الوحيد بينهما أن القانون حدد أنواع الرخص بالأرقام، أما المشروع فقد سمى كل رخصة بمسماها الخاص بها كما سبق القول. وفي هذه الحالة نجد أيضا صورة للتكرار الموجود بين نصوص القانون ونصوص مشروع اللائحة وهو ما سبق أن نوهنا اليه في مناسبة سابقة.

ثامناً : فقد رخصة القيادة أو تلفها :

بناء على ما ورد في المادة ٩٥ من القانون، فانه اذا فقدت أية رخصة قيادة أو تلفت أو شوهت أو مسح أي شيء فيها أو تغيرت التفصيلات المدونة فيها بسبب تلاشي لونها أو لأي سبب آخر، فعلى حامل الرخصة إبلاغ سلطة الترخيص بذلك، وعليه يحق لسلطة الترخيص إصدار نسخة ثانية عن الرخصة، لدى استيفائها الرسوم المقررة، إذا اقتنعت بحسن نية حامل الرخصة.

تاسعاً : أسماء النماذج المستخدمة بقسم السواقين بادارة مرور دبي :

نعرض فيما يلي أسماء أنواع النماذج المستخدمة بقسم السواقين في إدارة مرور شرطة دبي :

١ ـ نموذج طلب رخصة قيادة .

٢ ـ نموذج طلب تجديد رخصة سواقة دائمة.

٣ ـ نموذج الى من يهمه الامر لاثبات فقد رخصة القيادة صالح لمدة شهر.

٤ ـ نموذج طلب رخصة سواقة مؤقتة.

٥ ـ نموذج فحص ابصار لسائقي المركبات.

٦ ـ نموذج تصريح بتعليم القيادة.

٧ ـ نموذج تصريح مؤقت لقيادة مركبة ميكانيكية.

٨ ـ نموذج ش د / ٢٦م عن بيانات الرخصة الممنوحة للسائق.

٩ ـ نموذج رقم ٨٥ / ٨٩ عن مواعيد تجديد رخصة القيادة.

الفصل الثاني
تراخيص تعليم وتعلم القيادة

لتمكين أي شخص يرغب في تعلم سوق مركبة ميكانيكية من أجل اجتياز فحص القيادة المنصوص عليه في القانون ومشروع اللائحة، يجوز لسلطة الترخيص ان تصدر لذلك الشخص رخصة قيادة مؤقتة لتعلم القيادة وذلك بعد سداده الرسوم المقررة.

ويلاحظ أن القانون كان يطلق على هذه الحالة لفظ «تصريحاً لتعلم السوق»، بينما أسماها مشروع اللائحة رخصة مؤقتة لتعلم السوق، وأيا كانت التسمية فان القانون ومشروع اللائحة بينا شروط منح هذا التصريح أو هذه الرخصة، والواجبات التي يتحمل بها من يحصل عليها، وكذلك الشروط الواجب توافرها في الشخص القائم بتعليمه والمسئوليات الملقاة على عاتقه وشروط فتح مدرسة لتعليم القيادة.

وسوف نتناول كل هذه الموضوعات بالشرح فيما يلي :

أولاً : شروط الحصول على رخصة قيادة مؤقتة لتعلم القيادة(١):

١ ـ أن يكون الطالب قد بلغ السن المحددة في القانون بالنسبة لنوع الرخصة المطلوبة.

---

(١) سوف نستخدم اللفظ أو التعبير الذي ورد بمشروع اللائحة وهو «رخصة قيادة مؤقتة لتعلم القيادة» لأن العمل يجري الآن على إستخدام هذا المصطلح بدلا من المصطلح الوارد في القانون وهو «تصريح تعلم القيادة» كما هو موضح بالمتن.

٢ ـ أن ينجح في اختبار النظر وان يثبت خلوه من العاهـات التي تعجـزه عن القيادة.

٣ ـ بالـرغم ممـا جـاء في البنـد (٢) السـابق يسمـح لـذوى العـاهـات بالحصول على رخصة مؤقتة لتعلم قيادة المركبات، متى ما توافـرت المـركبـات المعدة خصيصاً، لتتناسب مع حالة مقدم الطلب.

ويعفى من يرغب في تعلم القيادة من استخراج هذه الرخصـة، اذا أشرف عليه اثناء القيادة معلم يحمل رخصة قيادة قد مضى على إصـدارهـا أكثـر من خمس سنوات، وأن يكون قد رخص من قبل سلطة الترخيص لمزاولة هذه المهنة (م ٢٤١ من المشروع).

وفي هذه الحالـة الأخيرة التي يشرف على طـالب التعلم أحـد المختصين في مدارس تعليم القيادة، فإن القانـون تطلب في المـادة ٩٦ تـوافـر مجمـوعـة من الشروط لمنح هذا التصريح وهي :

١ ـ أن يتقدم صـاحب الشـأن بطلب لإدارة المـرور المختصـة بتسجيلـه باحدى مدارس تعليم القيادة المعتمدة.

٢ ـ يجوز لسلطة الترخيص المختصـة أن تصـدر لهذا الشخص تصريحاً لتعلم السوق بإحدى هذه المدارس بعد دفع الرسوم المقررة.

٣ ـ مدة صلاحية التصريح ثلاث شهـور ولسلطـة الترخيص الخيـار في تجديده لمدة ثلاثة شهور أخرى بعد دفع الرسوم المقررة.

٤ ـ يصدر تصريح تعلم السوق بالشروط التي تقرهـا سلطـة الترخيص، وهي تشابه الشروط الواجب توافرها لمنح الرخصـة المؤقتـة لتعلم القيـادة التي أوضحناها فيما سبق.

ثانياً : اجراءات الحصول على رخصة قيادة مؤقتة لتعلم القيادة ومدة صلاحية الرخصة :

وردت هذا الإجراءات في المواد من رقم ٢٤٢ ـ ٢٤٤ من مشروع اللائحة وتتلخص فيما يلي :

١ ـ يقدم طلب الحصول على رخصة قيادة مؤقتة للتعلم على النموذج المعد لهذا الغرض ويرفق به :

(أ) صورتان شمسيتان حديثتان ومتطابقتان، ويكون الوجه فيهما واضحا وبمقاس ٤×٦ سم.

(ب) الرخصة الخاصة في الحالات التي يوجب فيها القانون ذلك.

٢ ـ إذا نجح الطالب في إختبار النظر وأستوفيت كافة الشروط المقررة ، صرفت الرخصة على النموذج المعد لهذا الغرض بعد سداد الرسم المقرر، والصقت بها صورة الطالب مع ختمها بخاتم الإدارة.

٣ ـ تسري الرخصة لمدة سنة من تاريخ اصدارها ويجوز تجديدها لمثل مدتها، بناء على طلب يقدم على النموذج المعد لهذا الغرض خلال الشهر السابق على تاريخ انتهاء مدتها بعد دفع الرسم المقرر، وبمراعاة أحكام المادة ٢٢٥ من مشروع اللائحة، والتي أجازت لسلطة الترخيص أن تمنح حامل الرخصة شهرا كاملا ليعمل برخصة القيادة بعد انتهاء مدتها، وإذا لم يتم تجديد الرخصة خلال ذلك الشهر أعتبر قائد المركبة أنه يقود برخصة قيادة منتهية.

ثالثاً : الواجبات التي يلتزم بها حامل التصريح بالتعلم :

وفقا لما ورد في المادة ٩٧ من قانون السير فانه لا يسمح لحامل تصريح تعلم السوق أن يسوق أي مركبة ميكانيكية تحمل أي راكب باستثناء الشخص الذي يشرف على تعليمه، ولا يجوز له أن يسوق أي مركبة على الطريق ما لم تتوافر الشروط التالية :

١ ـ أن يحمل التصريح معه لدى سوق المركبة.

٢ ـ أن يسوق المركبة برفقة مدرب حائز على رخصة قيادة سارية المفعول يجلس بجانبه.

٣ ـ أن تحمل المركبة بصورة بارزة في المقدمة والمؤخرة أثناء التعلم لوحة اضافية بيضاء مكتوب عليها باللون الاحمر حرف (ت) باللغة العربية وحرف (L) باللغة اللاتينية، وألا يقل طول الحرف الواحد منها عن ١٠ سم.

رابعاً : شروط واجراءات الحصول على رخصة تعليم قيادة المركبات :

نظمت هذه الشروط والاجراءات المادة ٩٨ من القانون والمواد من رقم ٢٤٥ الى ٢٤٧ من مشروع اللائحة، والهدف من النص على هذه الاحكام هو ضمان سلامة مستخدمي الطريق، لأن مدرب القيادة يجب أن يكون كفوءاً للقيام بهذا العمل، لأنه يجلس بجانب شخص لا يعلم سوى البدايات القليلة عن قيادة المركبات، خاصة إذا كان في مرحلة السوق في الطريق العام، فهذا المتعلم غالبا ما يكون مرتبكاً لرهبة السوق في الطريق، وقد يصادف طارئاً أثناء السواقة يفقده السيطرة على أعصابه، فيدفعه الى الوقوع في حادث سير اذا لم يكن المدرب الذي يجلس بجانبه متيقظاً ولديه الخبرة والكفاءة المناسبة التي تسمح له بتوقع مثل هذه الأمور مع حسن التصرف في مواجهتها وتجنب وقوع أي حادث سير.

ومن هنا تبدو أهمية توافر مجموعة من الشروط والاجراءات اللازمة لمنح رخصة تعليم القيادة للمدربين، وهي كما نظمتها المواد المشار اليها سابقا في مشروع اللائحة تتلخص في الآتي :

١ ـ يشترط للحصول على رخصة تعليم قيادة المركبات ما يلي :

(أ) أن يكون المعلم خاليا من العاهات التي تعجزه عن القيادة.

(ب) أن يكون قد مضى على حصوله على رخصة القيادة خمس سنوات من تاريخ الاصدار.

(جـ) أن يجتاز الفحص الخاص والمقرر من قبل إدارة المرور لمعلمي القيادة.

(د) ألا يكون قد سبق وأن حكم عليه بجريمة مخلفة بالشرف والأمانة أو بقيادة مركبة وهو تحت تأثير المسكرات أو المخدرات.

٢ ـ إذا إجتاز مقدم الطلب الاختبار بنجاح واستوفيت سائر شروط الترخيص التي يتطلبها القانون واللائحة والقرارات المنفذة له، أعطته الادارة شهادة بذلك لتقديمها ضمن مستندات طلب الترخيص لمركبة التعليم.

٣ ـ تصرف الرخصة بعد الاطلاع على ترخيص المركبة واثباته بها وبعد أن تثبت الادارة بالرخصة الشروط التي ترى وجوب الالتزام بها وعلى الاخص ما يأتي :

(أ) وجوب أن يكون المعلم دائما بجوار طالب التعليم أثناء تعليم القيادة، ولا يجوز تركه وحده بالمركبة تحت أي ظرف من الظروف.

(ب) لا يجوز أن يكون بالمركبة راكب آخر سوى المعلم والمتعلم.

(جـ) أن يكون التعليم في مراحله الأولى في الأماكن غير المزدحمة أو في الأماكن التي تحدد بالترخيص أو بالأماكن التي تحددها ادارة المرور (م٩٨ من القانون).

(د) أن يكون المتعلم حاصلا على رخصة مؤقتة للتعلم سارية المفعول.

(هـ) المعلم مسئول جزائياً عن كافة الحوادث التي تقع من المتعلم أثناء التعليم، وعن كل ما يقع بالمخالفة لأحكام القانون واللائحة مالم يثبت أن المتعلم ارتكب الجرائم بالمخالفة لتعليماته رغم تنبيهه وتحذيره (م ٩٨ من القانون).

(و) الإمتناع عن العمل بالحكومة ومؤسساتها وهيئاتها العامة بالنسبة لغير مواطني الدولة.

خامساً : التعليم الخاص :

يقصد بالتعليم الخاص تعليم القيادة الذي يقوم به المدرب الخاص الذي يرغب في تعليم أحد أقاربه أو ذويه. وتحقيقاً لمتطلبات الأمن وسلامة الركاب والمشاة، فإن مشروع اللائحة التنفيذية قد نظم هذه العملية أيضا، حتى لا تترك المسألة بدون ضابط أو رقيب بحيث يقوم أي شخص يحمل رخصة قيادة وأحيانا لا يحمل، بتدريب الآخرين على قيادة السيارة وهذا مما يعرض حياته وحياة الآخرين للخطر والهلاك.

ولذلك تضمنت المادة ٢٤٨ من المشروع الشروط والاجراءات الواجب توافرها فيمن يرغب أن يكون مدرباً خاصاً، وهي كالآتي :

١ ـ يجب أن تتوافر في المعلم (الخاص) الذي يرغب في تعليم أحد أقاربه أو ذويه الشروط المنصوص عليها في اللائحة، وهي التي أوضحناها في البند رابعاً السابق، وذلك باستثناء إجتيازه الدورة الخاصة التي تقرها سلطة الترخيص.

٢ ـ أن تتوافر في المركبة شروط الأمن والسلامة المنصوص عليها في القانون واللائحة.

٣ ـ يشترط في المعلم حصوله على استمارة تعليم صادرة من إدارة المرور تخوله ممارسة تعليم قيادة المركبات.

٤ ـ تجدد هذه الاستمارة كل ثلاثة أشهر، وبحد أقصى لمدة سنة ونصف ولا يعطي تصريح آخر إلا بعد مضى ستة أشهر من تاريخ انتهاء التصريح السابق.

سادساً : تعليم القيادة داخل المنشآت :

أيضا تناول مشروع اللائحة التنفيذية في المادة ٢٤٩ شروط وإجراءات قيام المؤسسات والشركات بتعليم موظفيها وعمالها القيادة بمعرفتها وداخل منشآتها، وتتلخص هذه الأحكام فيما يلي :

١ ـ أن تطلب المؤسسات والشركات تعليم موظفيها وعمالها القيادة داخل منشآتها ويجوز لادارة المرور أن ترخص لها بذلك.

٢ ـ أن تكون مركبات التعليم مستوفية للشروط المنصوص عليها في اللائحة، وأن تكون مسجلة ومرخصة باسم الشركة أو المؤسسة، ولا يجوز أن يتجاوز عدد المركبات المرخص بها عن مركبتين فقط.

٣ ـ أن يكون عدد المطلوب تعليمهم كافيا لتطبيق هذا النظام، وأن يحمل كل متعلم رخصة قيادة مؤقتة للتعلم طبقا للقانون واللائحة.

٤ ـ أن تختار كل مؤسسة أو شركة شخصاً أو إثنين على الأكثر من موظفيها أو عمالها لتولى مهمة التعليم، ويشترط بالنسبة لهما ما يشترط في معلم القيادة من الشروط الواردة بالقانون واللائحة والتي أوضحناها فيما سبق.

٥ ـ تصدر رخص القيادة للتعليم لمن تتوافر فيهم الشروط السابق بيانها، على أن تكون مشروطة بما يأتي :

(أ) مباشرة التعليم على سيارات الشركة أو المؤسسة المرخص بها فقط.

(ب) يقتصر التعليم على موظفي وعمال الشركة أو المؤسسة فقط وأثناء فترة الدوام الرسمي.

٦ ـ يكون الترخيص ساريا للمدة المحددة في القانون واللائحة ويجب تجديده في المواعيد المحددة.

٧ ـ أن تتوافر في المعلم الشروط الواجب توافرها في معلم السواقة المذكورة في القانون واللائحة.

٨ ـ يخضع النظام المتقدم للمراقبة المستمرة من إدارة المرور. ويكون للإدارة في حالة مخالفة الشروط الموضوعة الغاء ترخيص المركبة والغاء ترخيص المعلم طبقاً للضوابط الموضوعة في هذا الشأن.

سابعاً : شروط فتح مدرسة لتعليم القيادة :

وفقا لما ورد في المادة ٩٩ من قانون السير فانه :

١ ـ لا يسمح لأي شخص أن يفتح مدرسة لتعليم قيادة السيارات، إلا إذا كان من المواطنين.

٢ ـ أن يحصل على ترخيص بذلك من سلطة الترخيص.

٣ ـ أن تقتنع السلطة بأهليته لتعليم قيادة السيارات.

٤ ـ أن يكون حائزا على رخصة قيادة منذ خمس سنوات على الأقل.

٥ ـ يجب على كل من رخص له بفتح مدرسة لتعليم قيادة السيارات، أن يراعى أحكام المواد (٩٦ ـ ٩٧ ـ ٩٨) من هذا القانون، وهي التي تم بيان أحكامها في البنود أولاً وثانياً وثالثاً في هذا الفصل.

الفصل الثالث

أنواع خاصة من رخص القيادة

تضمن مشروع اللائحة التنفيذية النص على شروط واجراءات استخراج أنواع خاصة من رخص القيادة، وهي تختلف في بعض الأمور عن الرخص العادية من حيث صفة حامل الرخصة أو من بعض الشروط والإجراءات التي يجب توافرها أو اتخاذها لمنح هذه الأنواع من رخص القيادة، ولذلك أطلق عليها المشروع التسمية المنوه عنها.

والأنواع الخاصة من رخص القيادة التي ورد النص عليها في مشروع اللائحة في أماكن متفرقة، وجرى العمل في ادارة مرور دبي على منحها هي :

١ ـ الرخص العسكرية.

٢ ـ رخص القيادة لذوى العاهات.

٣ ـ رخص القيادة الدولية الصادرة من دول أخرى.

٤ ـ رخص القيادة الدولية الصادرة من دولة الإمارات.

٥ ـ دفاتر المرور الدولية الصادرة من دولة الإمارات.

وفيما يلي نوضح شروط وإجراءات منح كل نوع من أنواع الرخص السابقة:

أولاً : الرخص العسكرية :

تضمنت المواد من رقم ٢٢٧ ـ ٢٣٣ من مشروع اللائحة التنفيذية شروط

وإجراءات منح الرخص العسكرية التي تمنحها إدارة المرور لمن يرغب وتتوافر فيه الشروط المطلوبة من أفراد المنطقة العسكرية الوسطى العاملين في خدمة الدفاع عن الدولة، وأفراد المنطقة العسكرية الوسطى هم العسكريون فقط، فلا يسرى ذلك بالنسبة للمدنيين الذين يعملون بهذه الجهات.

وفيما يلي نعرض الشروط والاجراءات الواجب توافرها لمنح الرخصة العسكرية :

١ ـ تصرف رخصة القيادة العسكرية لمن يقع عليهم الإختيار من أفراد المنطقة العسكرية الوسطى من قبل الإدارة بشرط أن لا يقل سن الطالب عن ١٨ سنة ميلادية، وأن يجتاز الفحص الطبي المقرر والمتبع في الادارة وأن لا يكون قد تقدم سابقا للحصول على رخصة.

٢ ـ بالنسبة للأفراد الذين يحملون رخص قيادة مدنية صادرة من الدولة أو من إحدى دول مجلس التعاون، يتم استبدال رخصهم برخص عسكرية، بشرط أن تكون رخصهم المدنية سارية المفعول، وذلك بطلب من المنطقة العسكرية الوسطى، على أن يثبت ذلك في الرخصة العسكرية.

٣ ـ لا يجوز استبدال الرخص المدنية برخص عسكرية إلا من ذات الصنف.

٤ ـ يجري الفحص الفني لطالب الرخصة العسكرية من قبل ادارة المرور على المركبات التالية فقط :

(أ) السيارات الخفيفة.

(ب) السيارات الثقيلة.

(جـ) الباصات الثقيلة والخفيفة.

(د) الاجهزة الميكانيكية بنوعيها.

أما غير ذلك من أصناف المركبات العسكرية، كالمدرعات مثلا، فيجري الفحص الفني لطالب الرخصة من قبل لجنة مكونة من المنطقة العسكرية الوسطى، وبعد اجتياز الطالب للفحص ترسل المعاملات لادارة المرور لاعتمادها من قبل رئيس قسم السواقين بالادارة وصرف الرخص العسكرية بناء على ذلك حسب الصنف المقرر.

٥ - تعتبر الرخصة العسكرية صالحة لمدة ثلاث سنوات من تاريخ اصدارها، وتجدد لنفس المدة بعد استكمال الاجراء المتبع للتجديد، وهو ما سبق بيانه بالنسبة لرخص القيادة العادية.

٦ - تعفى رخص قيادة المركبات العسكرية من كافة الرسوم المقررة.

ثانياً : رخص القيادة لذوى العاهات :

يقصد بذوى العاهات المعوقين الذي يعانون من نقص أو ضعف أو شلل في عضو أو أكثر من أعضاء جسدهم، كشخص مبتور الساق أو أحد اليدين أو فقد أحد العينين، وهؤلاء يصرح لهم بقيادة سيارات مصممة خصيصا لتتناسب وحالة الاعاقة التي يعانون منها، ووضع مشروع اللائحة عدة شروط واجراءات يجب توافرها لمنح أحدهم رخصة قيادة لقيادة سيارة من هذه السيارات.

ووردت هذه الشروط والإجراءات في المواد من رقم ٢٣٤ - ٢٤٠ من المشروع وتتمثل فيما يلي :

١ - لا يجوز الترخيص لذوى العاهات الا برخصة قيادة سيارة خاصة أو دراجة نارية خاصة.

٢ - يقدم طلب الترخيص على النموذج المعد لهذا الغرض ويرفق به:

(أ) عدد ٦ صور شمسية للطالب حديثة ومتطابقة، ويكون الوجه فيها واضحاً، مقاس ٤×٦ سم.

(ب) ما يثبت شخصية الطالب ومحل إقامته وسنه.

(جـ) إيصال بسداد الرسوم المقررة.

٣ ـ تسرى الضوابط والاجراءات المنصوص عليها في مواد اللائحة على طلب الترخيص، وهي التي سبق بيانها عند شرح شروط واجراءات رخصة القيادة العادية.

٤ ـ يجب أن تثبت لياقة الطالب الطبية بمعرفة الطبيب الشرعي، أو أي طبيب يعمل في المستشفيات الحكومية، لقيادته مركبة خاصة معدة خصيصاً من حيث التصميم الفني، بما يناسب حالته الصحية الناشئة عن العاهة، وبما يزيل أثر اعاقة هذه العاهة على القدرة على القيادة العادية، وبحيث لا تؤثر عاهته بعد وجود التصميم المناسب بالمركبة على قدرته على القيادة.

٥ ـ يجب على الطالب ان يجتاز بنجاح اختبارا فنيا في :

(أ) قواعد المرور وآدابه.

(ب) قيادة المركبة المصممة خصيصا لحالته من حيث التصميم الفني.

٦ ـ يشترط في المركبة التي يرخص لذوى العاهات بقيادتها أن تكون مزودة بالجهاز أو الاجهزة المناسبة والكافية لازالة تأثير إعاقة عاهة قائدها على قدرته على القيادة وفقا للاصول الفنية.

٧ ـ يتعين قبل البدء في الإجراءات معاينة الطبيب الشرعي، أو أي طبيب يعمل في المستشفيات الحكومية للمركبة، والتأكد من أن الاجهزة التي زودت بها كافية لازالة تأثير إعاقة العاهة على القيادة واثبات نتيجة المعاينة في تقرير يقدم الى إدارة المرور.

٨ ـ لا يجوز للمرخص له قيادة مركبة أخرى غير تلك المصرح له بقيادتها.

٩ ـ يسرى على تراخيص القيادة لذوي العاهات ما يسرى على ترخيص قيادة سيارة خاصة من حيث مدة صلاحيته وتجديده، وهو ما أوضحناه فيما سبق.

ثالثاً : رخص المركبات الأجنبية :

المركبات الأجنبية هي المركبات الخاصة المسجلة في دول أجنبية خارج دولة الإمارات العربية المتحدة، حتى ولو كانت مملوكة لشخص مقيم بها، وهي التي يقودها العابرون الأجانب والسائحون عند حضورهم ودخولهم دولة الإمارات.

وقد نظم مشروع اللائحة الاجراءات وشروط دخول وبقاء هذه السيارات في الدولة، كما وضع قيودا على هذه السيارات أثناء وجودها في الدولة، ونعرض فيما يلي هذه الشروط وتلك القيود التي وردت بالمشروع :

أ ـ الشروط الواجب توافرها للسماح بدخول السيارات الأجنبية :

ورد النص على هذه الشروط في المادة ٢٥٠ من مشروع اللائحة، التي جاء بها أنه مع عدم الاخلال بأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في البلاد، يسمح للمركبات الاجنبية الخاصة والسياحية للعابرين الاجانب والسائحين بدخول الدولة واستعمال الطرق العامة باللوحات القانونية المنصرفة لها من بلدها الأصلي دون اشتراط تسجيلها بإدارة المرور، إذا توافرت الشروط الآتية :

١ ـ أن تكون المركبة مسجلة ببلدها الأصلي وتحمل شهادة تسجيل أو ترخيص سارية المفعول ولوحات معدنية قانونية صادرة من دولتها.

٢ ـ أن تحمل المركبة دفتر مرور دولي معتمد أو بطاقة الرحلة (دفتر تربتك) صالحة للعمل به في الدولة، وبشرط أن يكونا ساريا المفعول وان تكون مدة صلاحيتهما مطابقة لصلاحية شهادة التسجيل أو ترخيص المركبة.

٣ ـ أن تكون لدى المركبة وثيقة تأمين من المسئولية الناشئة من حوادث المركبة، أوصادرة من دولة الإمارات وسارية المفعول عن كامل المدة التى ستبقى فيها المركبة في الإمارات.

٤ ـ أن يكون لدى قائد المركبة رخصة قيادة دولية معتمدة سارية

المفعول للمدة التي سيبقى فيها في الامارات وتسمح له بقيادة المركبة، ما لم يكن معفيا من ذلك من قبل سلطة الترخيص.

٥ ـ أن يكون قائد المركبة وجميع الركاب حاصلين على تأشيرات دخول دولة الإمارات، وأن يكون مرخصاً لهم بالاقامة للمدة التي ستبقى فيها المركبة في البلاد ـ ما لم يكونوا معفيين قانونا من ذلك وفقا لقانون الهجرة والجنسية.

٦ ـ يستثنى من البند (٤، ٥) أبناء دول مجلس التعاون الخليجي، حاملي الرخص الصادرة من دولهم والتي تجيز لهم قيادة المركبات داخل الدولة.

ب ـ القيود المفروضة على السيارات الأجنبية بالدولة :

وردت هذه القيود في المواد من ٣٥١ ـ ٢٥٣ من مشروع اللائحة وتتمثل فيما يلي :

١ ـ يحظر إستعمال المركبة الا لغايات السياحة والعبور، ولا يجوز استعمالها في النقل باجر أو بدون أجر داخل البلاد.

٢ ـ لا يجوز استعمال رخص قيادة غير الرخصة الدولية في قيادة المركبة أثناء وجودها في الإمارات.

٣ ـ لا يجوز أن تتجاوز مدة بقاء المركبة بغير تسجيل في البلاد أكثر من سنة متصلة أو أكثر من مدة صلاحية دفتر المرور الدولي. وهذا معناه أنه بعد مرور مدة السنة التي يسمح خلالها أن تبقى المركبة الأجنبية في الدولة بدون تسجيل، لا يكون أمام قائد هذه المركبة إلا أحد أمرين، الأول الخروج بها من الدولة، والثاني، إمكانية تسجيلها بالدولة إذا توافرت شروط التسجيل المنصوص عليها في القانون واللائحة والتي أوضحناها فيما سبق.

رابعاً : رخص القيادة الدولية الصادرة من دول أخرى :

رخص القيادة الدولية عبارة عن الرخص التي يحملها غير مواطني دولة

الإمارات العربية المتحدة. ونصت المادة ٢٥٣ من مشروع اللائحة على أن هذه الرخص تسري في دولة الإمارات العربية المتحدة بالشروط التالية :

١ ـ أن تكون هذه الرخص صادرة طبقا لاتفاقية فينا ١٩٦٨م.

٢ ـ أن تكون صالحة أي سارية المفعول ولم تنته مدة صلاحيتها، وبالتالي فان الرخصة لا تسرى إلا لمدة صلاحيتها.

٣ ـ أن يقتصر استخدامها على قيادة المركبات التي تجيز هذه الرخصة قيادتها.

فإذا كانت الرخصة صالحة لقيادة السيارات الخاصة الصغيرة، فلا يجوز استخدامها في قيادة السيارات الثقيلة والباصات مثلا.

٤ ـ ألا يكون قد تم تجديد هذه الرخصة من جهة صدورها أثناء وجود واقامة حاملها بدولة الإمارات العربية المتحدة(١).

والشرط الأخير معناه أن الرخصة إذا انتهى سريان مفعولها أثناء وجود حاملها بالدولة فيجب عليه استخراج رخصة قيادة من سلطات المرور بدولة الإمارات العربية المتحدة، فتجديد الرخصة الدولية الذي يتم أثناء وجود حامل الرخصة بدولة الإمارات العربية المتحدة لا يعتد به.

خامساً : رخص القيادة الدولية الصادرة من الدولة :

يقصد بها تلك الرخص المبينة في الاتفاقية الدولية للمرور المعقودة في فينا عام ١٩٦٨ والتي تتولى أندية السيارات بالدولة والمرخص لها من الشرطة والبلدية إصدارها، وتصرف هذه الرخص على النموذج المعد لهذا الغرض.

---

(١) استخدمت المادة ٢٥٣ من مشروع اللائحة تبير «أثناء وجود حامل الرخصة بدولة الإمارات العربية المتحدة»، وفي رأينا أن هذا التعبير يقصد به أي تواجد في الدولة سواء كان سببه الاقامة للعمل، أو للسياحة أو لمجرد الترانزيت.

وهذه الرخص يتم إصدارها للسير بها في الدول الأجنبية، وليس في داخل الدولة، وتتولى إدارة المرور التفتيش الدوري على الاندية المصرح لها باستصدار هذه الرخص للتأكد من صحة اجراءاتها (م ٢٥٥، ٢٥٩ من مشروع اللائحة).

وقد وضع مشروع اللائحة مجموعة من الشروط والإجراءات بالنسبة لاستصدار هذا النوع من الرخص في المواد من رقم ٢٥٤ - ٢٦٢ نجملها فيمايلي :

١ - أن يكون الطالب حاصلا على جنسية الدولة، أو أجنبياً مقيما في الدولة وقت تقديم طلب الحصول على الرخصة.

٢ - أن يكون الطالب حاصلا على رخصة قيادة طبقاً لأحكام قانون حركة السير على الطرق واللائحة التنفيذية وأن تكون رخصة القيادة سارية المفعول.

٣ - أن يسدد الرسوم المقررة.

٤ - تصرف الرخص الدولية حسب نوع الرخصة الصادرة للطالب طبقاً لأحكام القانون واللائحة.

٥ - تكون الرخصة الدولية صالحة لمدة سنة واحدة من تاريخ اصدارها، ويجوز تجديدها أكثر من مرة لمثل مدتها بناء على طلب يقدم للجهة التي أصدرتها قبل إنتهاء مدتها.

٦ - تسجل أرقام الرخص التي يزود بها نادي السيارات في سجل خاص بالادارة وعلى نادي السيارات إخطار الادارة ببيان عن كل رخصة يصدرها يتضمن رقمها المسلسل، وتاريخ إصدارها، واسم من صدرت له، وجنسيته ونوع ورقم رخصة قيادته الصادرة من الإدارة طبقا لقانون حركة السير على الطرق ولائحته، كما يجب الاخطار بالتجديدات التي تتم في شأنها.

٧ - تكون الرسوم المقررة لاصدار رخصة القيادة الدولية من حق نادي السيارات بالنسبة للرخص التي يصدرها.

سادساً : دفاتر المرور الدولية الصادرة من الدولة :

يقصد بدفاتر المرور الدولية تلك الوثيقة التي تصدرها جهة مختصة في الدولة مثل نادي السيارات وتحمل بيانات عن المركبة ومالكها، وهي تماثل رخصة ملكية المركبة، وتصدر وفقا لأحكام اتفاقية فينا الدولية للمرور المعقودة عام ١٩٦٨ على النموذج المعد لهذا الغرض.

والنوع الثاني من دفاتر المرور الدولية يعرف «بدفاتر التربتك»، ويقصد بها تلك الدفاتر التي تصدرها الجهة المختصة بالدولة، للتصريح لسيارة أجنبية بالمرور عبر اراضيها، وهذا المرور قد يستغرق أياما أو شهوراً.

ووفقاً للمادة ٢٦٣ من مشروع اللائحة، يتولى نادي السيارات بالدولة اصدار دفاتر المرور الدولية ودفاتر التربتك التي تكون صالحة للسير بها في دولة أو أكثر من الدول الأجنبية، أو لمرور سيارة أجنبية بأراضي الدولة.

وقد وردت الأحكام المنظمة لشروط واجراءات اصدار هذه الدفاتر في المواد من رقم ٢٦٣ ـ ٢٦٧ من مشروع اللائحة التنفيذية ونجملها فيما يلي :

١ ـ أن تكون المركبة مسجلة بادارة المرور، وتحمل شهادة تسجيل، وشهادة فحص وملكية وأن تكون شهادة التسجيل سارية المفعول طوال مدة سريان الدفتر.

٢ ـ أن يحمل قائد المركبة رخصة قيادة دولية صادرة من دولة الامارات طبقاً لأحكام اللائحة.

٣ ـ أن تصدر للمركبة شهادة عدم ممانعة من إدارة المرور.

٤ ـ تصدر الدفاتر على النماذج المقررة بعد دفع الرسم المستحق لنادي السيارات.

٥ ـ تكون الدفاتر صالحة لمدة سنة واحدة من تاريخ اصدارها، ويجوز

تجديدها أكثر من مرة لمثل مدتها بناء على طلب يقدم للجهة التي أصدرتها قبل انتهاء مدتها، وبعد دفع الرسوم المقررة.

٦ ـ تخطر إدارة المرور ببيان عن الدفاتر التي يصدرها نادي السيارات، متضمنا رقم اللوحات المعدنية للمركبة، وشهادة عدم الممانعة الصادرة لها، وتاريخ إصدار الدفاتر ويؤشر بتلك البيانات في سجلات المركبة.

الباب الرابع
الجرائم والعقوبات

تضمن الفصل العاشر من قانون السير النص على مجموعة من جرائم السير والعقوبات التي تنطبق في حالة ارتكاب هذه الجرائم ـ وسوف نتناول هذه الجرائم والعقوبات بايجاز فيما يلي :

أولاً : الجرائم والعقوبات :

١ ـ جريمة تسبب الوفاة بدون قصد :

أ ـ الجريمة :

بناء على نص المادة ١٠٣ من القانون فان كل من تسبب بوفاة شخص عن غير قصد نتيجة لاستعماله مركبة على أي طريق بدون انتباه أو حذر أو بتهور أو إهمال أو نتيجة لعدم مراعاته أي حكم من أحكام هذا القانون يعتبر أنه ارتكب جرما.

ب ـ العقوبة :

نصت المادة ١٠٣ المشار اليها على عقاب كل من ارتكب جريمة تسبيب الوفاة بدون قصد بالحبس لمدة لا تزيد عن ثلاث سنوات أو بغرامة لا تزيد عن ٤٥٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين معا.

والجدير بالذكر أن مبلغ الغرامة المحكوم بها يعتبر جزاء جنائيا وتئول قيمة هذا المبلغ الى الخزينة العامة، هذا بخلاف الجزاء المدني الذي قد يحكم به

على المتهم وهو المسمى بالتعويض أو الدية وهذا المبلغ يحصل عليه ورثة المجني عليه وهم الذين أضيروا من جراء هذا الحادث. وتبلغ قيمة الدية حاليا (١٥٠,٠٠٠) مائة وخمسون ألف درهم.

٢ ـ قيادة مركبة بصورة تشكل خطراً على الجمهور :

أ ـ الجريمة :

ورد النص على هذه الجريمة في المادة ١٠٤ من القانون وذلك في حالات ثلاثة هي :

١ ـ قيادة المركبة بتهور.

٢ ـ قيادة المركبة بسرعة زائدة.

٣ ـ قيادة مركبة بصورة تشكل خطراً على الجمهور.

وأضافت المادة المذكورة أن تحديد ما اذا كانت قيادة المركبة بتهور أو بسرعة زائدة أو بصورة تشكل خطرا على الجمهور يجب أن يأخذ بعين الاعتبار حركة السير وشروطها واستعمال الطريق ومدى الحركة التي كانت فيه أو التي كان من المعقول أن تكون فيه آنذاك.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بأي طريقة من الطرق الثلاث المذكورة بالحبس لمدة لا تزيد عن سنتين أو بغرامة لا تزيد عن ٣٠٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين معاً.

٣ ـ قيادة مركبة بدون انتباه أو حرص :

أ ـ الجريمة :

نصت المادة ١٠٥ من القانون على أنه كل من ساق مركبة على الطريق

بدون إنتباه أو حرص، كاف أو بدون تقدير لمستعلمي الطريق الآخرين، يعتبر أنه ارتكب جرماً بمقتضى أحكام قانون السير.

ب ـ العقوبة :

لم تتضمن المادة ١٠٥ المذكورة النص على عقوبة الجريمة السابقة، ولذلك تطبق العقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ بالقانون، حيث تسري هذه العقوبة، إذا لم تحدد عقوبة خاصة لاحدى الجرائم المنصوص عليها فيه.

ووفقا لهذه المادة الأخيرة تكون العقوبة الحبس لمدة لا تزيد عن شهر واحد أو بغرامة لا تزيد عن ٥٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين معا. وتطبق هذه العقوبة إذا أدين الشخص بهذه الجريمة للمرة الأولى، أما في حالة العود، أي الادانة الثانية أو أكثر فتكون العقوبة الحبس لمدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تزيد عن ١٠٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين معا.

٤ ـ قيادة مركبة أو محاولة قيادتها تحت تاثير الكحول أو المخدر :

أ ـ الجريمة :

تضمنت المادة ١٠٦ النص على انه، كل من ساق أو حاول سوق مركبة ميكانيكية، وكل من هو مسئول عن مركبة ميكانيكية على أي طريق وهو تحت تأثير الكحول، أو أي مخدر، لدرجة لا يستطيع فيها ضبط المركبة تماما، أو لدرجة قللت من كفاءته كسائق يعتبر انه ارتكب جرماً.

ب ـ العقوبة :

نصت المادة السابقة على عقاب كل من يرتكب الجريمة المذكورة بالحبس لمدة لا تزيد عن سنتين أو بغرامة لا تزيد عن ٣٠٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين معاً.

وبالإضافة إلى هذه العقوبة فإنه يتعين على المحكمة وقف العمل برخصة

قيادة الشخص الذي تدينه بمقتضى أحكام هذه المادة، وأن تقرر حرمانه من حق الحصول على رخصة قيادة لمدة لا تقل عن اثنى عشر شهرا من تاريخ ادانته.

٥ ـ تزوير أو تزييف أو تغيير أو تشويه لوحات الأرقام أو الرخص أو التصاريح أو المستندات الرسمية :

أ ـ الجريمة :

نصت على هذه الجريمة الفقرة (١) من المادة ١٠٧ من القانون، حيث عاقبت كل من زور أو غير أو شوه أو طمس أية لوحة أرقام مهنية أو رخصة أو تصريح أو أي مستند صادر بمقتضى أحكام هذا القانون بقصد الخداع.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصوص عليها بالمادة ١١٥ من القانون والتي سبقت الاشارة اليها.

٦ ـ استعمال أو عرض أو السماح باستعمال أو عرض لوحات الأرقام أو الرخص أو المستندات الرسمية المزيفة أو المزورة :

أ ـ الجريمة :

نصت على هذه الجرائم الفقرة (٢) من المادة ١٠٧ من القانون، حيث عاقبت كل من استعمل أو عرض أو سمح لأي شخص باستعمال أو عرض أية لوحة أرقام مهنية أو رخصة أو تصريح أو أي مستند آخر صادر بمقتضى أحكام هذا القانون، وهو يعلم بوقوع التزوير أو التغيير أو التشويه أو الطمس في هذه اللوحات أو الرخص أو المستندات وذلك بقصد الخداع.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب احدى الجرائم السابقة بالعقوبة العامة المنصوص عليها بالمادة ١١٥ من القانون سالفة الذكر.

٧ ـ اعارة أو استعارة أو تاجير أو استئجار لوحات الارقام المهنية :

أ ـ الجريمة :

نصت على هذه الجريمة الفقرة الثالثة من المادة ١٠٧ من القانون، حيث عاقبت كل من اعار أو استعار أو أجر أو استأجر أية لوحة أرقام مهنية صادرة لأي تاجر أو صانع مرخص بمقتضى احكام هذا القانون، بالعقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من القانون.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من القانون والتي سبق ذكرها.

٨ ـ الامتناع عن اعطاء الاسم والعنوان، أو اعطاء اسم أو عنوان كاذب لفرد الشرطة :

أ ـ الجريمة :

وفقا للمادة ١٠٨ من القانون فان كل من رفض إعطاء إسمه وعنوانه، أو أعطى إسما أو عنواناً كاذبا لأي فرد من أفراد الشرطة المرتدى ملابسه الرسمية حينما طلب منه ذلك لدى الاشتباه به لاسباب معقولة بارتكاب جرم بموجب هذا القانون، يعتبر أنه ارتكب جرما آخر بموجب هذا القانون.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من القانون السابق الاشارة اليها.

٩ ـ تخلف صاحب المركبة عن إعطاء معلومات تفيد في معرفة مرتكب جريمة مرورية :

أ ـ الجريمة :

بناء على نص المادة ١٠٩ من القانون فإن كل من كان صاحب مركبة

وأدى سوقها إلى ارتكاب جرم وتخلف عن إعطاء المعلومات التي باستطاعته إعطاءها، والتي من شأنها أن تؤدي الى معرفة هوية السائق والقبض عليه، يعتبر أنه ارتكب جرما بموجب هذا القانون.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من القانون السابق الإشارة إليها .

١٠ ـ عدم ابراز رخصة القيادة أو التسيير للشرطة :

أ ـ الجريمة :

وفقا للمادة ١١٠ من القانون فإن كل شخص يكون حائزاً لرخصة تتطلبها أحكام هذا القانون ولم يبرزها لفرد من قوة الشرطة مرتدي ملابسه الرسمية حينما طلب منه إبرازها، أو في حالة عدم إستطاعته ذلك، لم يبرزها لدائرة السير خلال ٤٨ ساعة من الطلب، يعتبر أنه ارتكب جرما بموجب هذا القانون.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من القانون التي سبق ذكرها.

١١ ـ تقديم بيانات كاذبة أو مضللة بسوء نية لاستصدار رخصة أو ترخيص :

أ ـ الجريمة :

وفقاً للمادة ١١١ من القانون فإن كل من قدم بيانا خطياً كاذباً أو مضللاً، أو حجب فيه أية معلومات جوهرية لاستصدار رخصة أو ترخيص بمقتضى أحكام هذا القانون، يعتبر انه ارتكب جرما بموجب أحكامه، ما لم يثبت لقناعة المحكمة أنه قام بذلك بحسن نية.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصـوص عليهـا في المادة ١١٥ من القانون.

١٢ ـ مخالفـة أي حكم من أحكـام القـانـون أو أي شرط من شروط أيـة رخصة أو تصريح :

أ ـ الجريمة :

بناء على نص المادة ١١٢ من القـانـون، فـإن كـل من تخلف عن العمـل بمقتضى أي حكم من أحكـام هـذا القـانـون أو أيـة تعليمات أو نظـام صـادر بمقتضاه أو عن العمل بمقتضى أي شرط من شروط أيـة رخصـة أو تصريـح صادرين بمقتضى أحكامه، يعتبر أنه ارتكب جرما بموجب هذا القانون.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصـوص عليهـا في المادة ١١٥ من القانون.

١٣ ـ السماح باستعمال سيارة غير صالحة للسير :

أ ـ الجريمة :

بناء على نص المادة ١/١١٣ من القانون فإن كل من كان مالكـا لمـركبـة وسمح باستعمالها على الطريق في حال لا تتوافـر فيهـا أحكـام هـذا القـانـون بالنسبة لصنف تلك المركبة، يعتبر أنه إرتكب جرما بموجب هذا القانون.

وأضافت الفقرة الثانية من هـذه المـادة بـأن كـل مـركبـة إستعملت على الطريق، في حالة لا تتوفر فيها أحكام هذا القانون بالنسبة لصنفهـا، تعتبر أنهـا استعملت باذن صاحبها وبالتالي يعاقب صاحبها باعتباره ارتكب جرما بموجب احكام هذا القانون ما لم يثبت عكس ذلك.

ب ـ العقوبة :

يعاقب من ارتكب الجريمة السابقة بالعقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ من القانون.

١٤ ـ أخذ وقيادة مركبة دون إذن صاحبها أو من له الحق في إعطاء هذا الأذن :

أ ـ الجريمة :

بناء على نص المادة ١١٤ من القانون، فان كل من أخذ وساق، في ظروف لا تشكل سرقة، مركبة ميكانيكية دون موافقة صاحبها، أو موافقة من يملك قانونا اصدار هذه الموافقة، يعتبر أنه ارتكب جرماً.

ب ـ العقوبة :

يعاقب مرتكب الجريمة السابقة لدى ادانته للمرة الأولى بالحبس لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تزيد على ٥٠٠ درهم أو بهاتين العقوبتين معا، ويعاقب لدى ادانته مرة ثانية أو اكثر بالحبس لمدة لا تزيد على ستة أشهر أو بغرامة لا تزيد على ١٠٠٠ درهم، أو بهاتين العقوبتين معا.

١٥ ـ معاقبة الشريك بعقوبة الفاعل الأصلي :

أ ـ الجريمة :

بناء على نص المادة ١١٦ من القانون، فإن كل من ساعد أو حرض أو أشار أو حمل الغير على ارتكاب أي جرم بموجب هذا القانون يحاكم ويعاقب كفاعل أصلي.

ب ـ العقوبة :

يحكم على الشريك بعقوبة الفاعل الأصلي المنصوص عليها في المادة المنطبقة على الواقعة الإجرامية التي ارتكبها الفاعل الأصلي.

ثانياً : سلطات رجل الشرطة حيال مرتكبي الجرائم والمخـالفـات المنصوص عليها في القانون :

نصت على هذه السلطات المواد ١١٧، ١١٨ من القانـون، وذلك وفقـا لمـا يلي:

١ ـ سلطة القبض على مرتكبي بعض الجرائم :

نصت على هذا الاجراء المادة ١١٧ من القانون، بقولها، أنه يجوز لأي فرد من أفراد الشرطـة القبض دون مـذكـرة على أي شخص إذا اعتقـد استنـادا الى أسباب معقولة أنه ارتكب أحدى الجرائم التالية :

أ ـ جريمة تسبيب الوفاة بدون قصد والمنصوص عليها بالمـادة ١٠٣ من القانون.

ب ـ جريمة قيادة مركبة بصورة تشكل خطرا على الجمهور والمنصـوص عليها بالمادة ١٠٤ من القانون، في حالة ما اذا وقع حادث نتيجـة ارتكـاب هـذه الجريمة.

جـ ـ قيادة مركبة أو محاولـة قيـادتها تحت تـأثير الكحـول أو المخـدر والمنصوص عليها بالمادة ١٠٦ من القانون.

د ـ الامتناع عن إعطاء الإسم أو العنوان أو إعطـاء إسم أو عنـوان كـاذب لرجل الشرطة والمنصوص عليها بالمادة ١٠٨ من القانون.

٢ ـ سلطة حجز المركبة الميكانيكية :

نصت على هذا الاجراء المادة ١١٨ من القانون بقولها، أنه يجوز لأي فرد من أفراد الشرطة حجز أية مركبة ميكانيكية في أي من الظروف التالية :

أ ـ إذا كانت المركبة قيد السير على الطريق بينما هي في حالة غير صالحة للاستعمال أو لا تتوافر فيها متطلبات أحكام هذا القانـون بـالنسبـة للـوحـات

الأرقام أو كاتم الصوت (الاكزوست) أو كانت قيد السير دون فرامل أو دون أنوار كافية ليلاً.

وفي هذه الظروف تمنع المركبة من الاستعمال حتى يتم اصلاح عيوبها، واذا إحتاج إصلاحها نقلها إلى كراج فلا يجوز نقلها الا مقطورة بمركبة أخرى ولا يجوز السماح باستعمالها حتى تتوفر بها جميع المتطلبات القانونية.

ب - إذا سبق وأن أدين صاحب المركبة أو سائقها بجرم إستعمالها دون رخصة سير معمول بها للمركبة واستعملت ثانية على الطريق دون هذه الرخصة وفي هذه الحالة لا يرفع الحجز عن المركبة مالم تبرز الرخصة المذكورة.

جـ - إذا وجدت المركبة على الطريق بقيادة شخص غير حائز على رخصة أو تصريح لقيادتها، ما لم يكن معفي من ذلك، ورأى الشرطي أن السلامة العامة تتطلب حجز المركبة.

وفي هذه الحالة لا يفرج عن المركبة إلا إلى سائق حائز على رخصة قيادة ومفوض بصورة صحيحة باستلام المركبة.

د - إذا استعملت المركبة على الطريق بعد إجراء تغييرات جوهرية في شاصي أو هيكل المركبة دون إبلاغ سلطة الترخيص بهذه التغييرات حسبما نص عليه هذا القانون.

هـ - إذا كانت ذات علاقة بحادث ينطوي على جرم وكان من الضروري إبراز المركبة كبينة أو دليل للمحكمة.

ثالثاً : سلطات المحكمة بجانب الحكم بالعقوبات المنصوص عليها للجرائم المختلفة :

بناء على نص المادة ١١٩ من القانون فإنه يحق للمحكمة عند إدانة شخص بجرم متعلق بسوق مركبة ميكانيكية :

١ ـ إذا كان يحمل رخصة قيادة أن توقف العمل برخصته لمدة معينة، وأن تعلن حرمانه من حق الحصول على رخصة لمدة أخرى بعد إنتهاء أجل الرخصة إذا استصوبت ذلك.

٢ ـ أن تقرر حرمانه من حق الحصول على رخصة لمدة معينة إذا كان لا يحمل رخصة بمقتضى هذا القانون.

٣ ـ أن تأمر بتدوين تفاصيل الحكم الذي أصدرته بمقتضى هذه المادة على ظهر رخصته، إذا كان الشخص الذي أدانته يحمل رخصة قيادة، وترسل نسخة من التفاصيل الى سلطة الترخيص التي أصدرت تلك الرخصة(١).

٤ ـ وإذا كان الشخص الذي أدانته المحكمة بالصورة السابقة يحوز على رخصته بمقتضى هذا القانون، فيجب عليه أن يبرز رخصته الى المحكمة خلال سبعة أيام من تاريخ إدانته لتدوين تفاصيل الأحكام التي تصدرها وفقا لهذا القانون.

رابعاً : النتائج المترتبة على حكم المحكمة بتوقيف العمل بالرخصة أو حرمان شخص من الحصول على رخصة :

ورد النص على هذه النتائج بالبنود ٣، ٤، ٥ من المادة ١١٩ من القانون وذلك وفقا لما يلي :

١ـ لا يعمل بأية رخصة أمرت المحكمة بتوقيف العمل بها أثناء مدة توقيف العمل بها، ولا يجوز لمن أوقفت المحكمة العمل برخصته أو قررت حرمانه من حق الحصول على رخصة، أن يحصل على رخصة أخرى أثناء مدة توقيف العمل برخصته أو حرمانه منها.

---

(١) يلاحظ أن المحاكم لا تطبق هذا الحكم الآن، أي لا تقوم بتدوين الحكم على الرخصة، وإنما تخطر إدارة المرور به لتنفيذه، سواء تعلق الأمر بوقف العمل بالرخصة أو سحبها أو حرمان المتهم من الحصول عليها إذا كان لا يحمل رخصة.

٢ ـ يجوز لكل شخص حرم من الحصول على رخصة بأمر المحكمة أن يقدم طلبا للمحكمة التي أدانته لالغاء ذلك الحرمان لدى مرور ستة أشهر من تاريخ قرار إدانته.

٣ ـ كل شخص كان محروما من الحصول على رخصة بمقتضى أحكام هذا القانون، وقدم طلبا للحصول على رخصة أو حصل عليها وهو محروم، وكل من كان يحمل رخصة مدون على ظهرها تفاصيل الحكم الصادر عليه وفق أحكام هذه المادة، وقدم طلبا للحصول على رخصته أو حصل عليها بدون إعطاء تلك التفاصيل، يعتبر أنه ارتكب جرما بموجب أحكام هذا القانون، ويعاقب بالعقوبة العامة المنصوص عليها في المادة ١١٥ منه والسابق الاشارة اليها، مع إعتبار الرخصة التي حصل عليها بهذه الصورة باطلة.

خامساً : المسئولية الجزائية أو المدنية :

نصت على هذه المسئولية المادة ١٢٠ من القانون بقولها أنه ليس في هذا القانون ما يؤثر على :

١ ـ المسئولية الجزائية أو الحقوقية التي تترتب على سائق المركبة أو على صاحبها أو الشخص المسئول عنها بمقتضى أي تشريع أو قانون ساري المفعول، ولا على صلاحية أي محكمة ذات اختصاص بمقتضى ذلك التشريع أو القانون في أن تحكم على أي شخص ادين بجرم بموجب هذا القانون بدفع الدية أو التعويض للمتضرر من المجرم أو لورثته عن أية خسارة أو أذى أو ضرر ناتج عن ذلك الجرم.

٢ ـ المسئولية الجزائية أو الحقوقية المترتبة على سائق المركبة أو على صاحبها أو الشخص المسئول عنها بمقتضى أي تشريع ملغى بمقتضى أحكام هذا القانون عن أي جرم ارتكب قبل سريان مفعول أحكام هذا القانون.

سادساً : نظام النقاط السوداء :

عبارة عن «نظام بمقتضاه يتم تحديد عدد من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها الشخص، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع جسامة المخالفة، وحين يتجمع عدد معين من النقاط (١٢ نقطة) خلال مدة محددة تتخذ اجراءات معينة حيال المخالف تتوقف على نوعية المخالفات المرتكبة وعلى منوال النقاط المخصصة لأغلبها»(١).

ويمثل هذا النظام أحد أدوات الضبط المروري كما يمثل نوعا من الردع الاضافي للسائقين، فهو يركز على سلوكيات قائد المركبة لمحاولة تقويمها ودفعة لاحترام قواعد وآداب المرور بهدف الحد من الحوادث المرورية.

وقد طبقت شرطة دبي هذا النظام اعتبارا من يناير عام ١٩٩١، واثبت الواقع العملي جدواه في ردع العديد من السائقين عن ارتكاب المخالفات المرورية، خاصة اولئك الذين اقترب رصيد النقاط السوداء المحسوبة ضدهم من ١٢ نقطة في العام وهي الحد التراكمي الذي يتم بعده سحب رخصة المخالف، حيث يحرص هؤلاء على عدم ارتكاب مخالفة مرورية يترتب عليها سحب الرخصة، ولذلك فقد اصبحوا اكثر وعيا بمخاطر الطريق(٢).

ونظرا لأهمية هذا النظام فإننا سنعرض أهم المقومات التي يقوم عليها، وهي التي وردت في بحث من اعداد العميد ضاحي خلفان تميم قائد عام شرطة دبي عن نظام النقاط السوداء وأثره على فعالية الضبط المروري، وهو المشار

---

(١) عميد ضاحي خلفان تميم : نظام النقاط السوداء وأثره على فعالية الضبط المروري، بحث مقدم في الندوة المرورية الأولى التي نظمها مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي في الفترة من ١٧ ـ ١٨/٢/١٩٩٢، ص ١.

(٢) المرجع السابق، ص ١٠.

اليه في الهامش، وهذه المقومات تتضمن ما يلي (١) :

- الاسس التي يقوم عليها النظام.

- المخالفات المرورية ونقاطها السوداء.

- بلوغ الحد التراكمي «١٢ نقطة» والنتائج المترتبة عليها.

أ - الأسس التي يقوم عليها نظام النقاط السوداء :

يقوم نظام النقاط السوداء على عدد من الأسس الرئيسية هي(٢) :

١ - تصنيف المخالفات المرورية في مجموعات متجانسة من حيث خطورتها ويحدد لكل مجموعة عدد من النقاط المقابلة والتي يتوقف وزنها النسبي على قدر خطورة كل مجموعة.

٢ - إذا تعددت المخالفات في الواقعة المرورية الواحدة تحتسب النقاط الاكثر عدداً.

---

(١) كان من أهم توصيات الندوة المرورية الأولى التي نظمها مركز البحوث والدراسات بشرطة دبي المشار اليه سابقا ضرورة تعميم نظام النقاط السوداء على مستوى دولة الإمارات العربية المتحدة، ومناشدة أجهزة الاعلام في الدولة لالقاء الضوء على هذا النظام بغية تعريف الجمهور بأسسه وأهدافه في تحقيق الضبط المروري ووقاية المجتمع من حوادث المرور.

وإذا كان نظام النقاط السوداء يتضمن نوعاً من العقوبة ضد المخالفين، فقد كان من بين توصيات الندوة أيضا تقرير مزايا وثواب للمتلزمين بأحكام وقواعد وآداب السير، وذلك بالإتصال بشركات التأمين العاملة بالدولة ودراسة اقتراح بتخفيض قيمة اقساط التأمين بالنسبة للسائقين الذين لا يرتكبون حوادث سير أو لا تقيد ضدهم نقاط سوداء خلال فترة التأمين، ورفع قيمة الأقساط بالنسبة لمرتكبي حوادث السير ومن تقيد ضدهم نقاط سوداء خلال هذه الفترة، وذلك تشجيعاً وحثاً لجميع قائدي المركبات على الحرص في القيادة واحترام قواعد السير والمرور، وبذلك يمكن وقاية المجتمع من العديد من حوادث السيارات.

(٢) المرجع السابق، ص ٣، ٤.

٣ ـ يفتح لكل مخالف ملف الكتروني خاص بـه تسجـل بـه المخـالفـات المضبوطة والنقاط المخصصة لها، ويجمع رصيد نقاطه تلقائياً.

٤ ـ حين يتوجه المخالف لدفـع الغـرامـات المستحقـة عليـه يسلم كشفـا برصيد نقاطه المتجمع ليكون على بينه من وضعه حيال هذه النقاط.

٥ ـ الحد التراكمي للنقاط السوداء هو ١٢ نقطة ترتكب خلال مدة زمنية قدرها سنة كاملة، كل ١٢ نقطة يتم تجميعها خلال مدة أقصاها سنة ميلاديـة تعتبر سابقة مرورية.

٦ ـ بلوغ الحـد التراكمي يترتب عليـه تطبيق الاجـراءات المقـابلـة، وهي تختلف بحسب نوعية المخالفات المرتكبة وعدد السوابق المسجلة.

٧ ـ تمحى النقاط السوداء التي مر على تسجيلها مدة سنة كاملة دون ان يرتكب السائق المسجل عليه اية مخالفات مروريـة جـديـدة، ويتم محو النقـاط السوداء تباعا بأن يتم استنزالها الكترونياً بشكل تلقائي.

ب ـ المخالفات المرورية ونقاطها السوداء(١) :

اقتصر النظام حتى الان على المخالفات المـروريـة التي تضمنهـا قـانـون حركة السير على الطرق لسنة ١٩٦٧م، وقد صنفت المخالفات الى جانب النتـائج التي يمكن ان تنجم عن حوادث السير فيما يتعلق بالاصابـات البشريـة واضرار المركبات المادية في مجموعات خصص لكل منها عـدد من النقـاط يتنـاسب مـع جسامتها وذلك على النحو التالي :

● **احتساب ٦ نقاط :**

ـ السماح للغير بسوق مركبته بدون رخصة.

ـ التسبب في وفاة شخص.

ـ التسبب في اصابة شخص اصابة بليغة.

---

(١) المرجع السابق، ص ٤ ـ ٧.

ـ التسبب في احداث اضرار بليغة في المركبة.

● **احتساب ٤ نقاط :**

ـ التسبب في اصابة شخص اصابة متوسطة.

ـ التسبب في احداث اضرار متوسطة في المركبة.

● **احتساب ٣ نقاط :**

ـ قيادة مركبة غير مرخصة.

ـ قيادة مركبة برخصة لا تشمل نوع المركبة المصرح لها.

ـ القيادة بتهور أو بسرعة زائدة او بدون انتباه.

ـ تجاوز الاشارة الضوئية الحمراء.

ـ التجاوز من اليمين او بصورة خطأ.

ـ القيادة بدون لوحة أرقام او بلوحة واحدة.

ـ تعليم الغير بدون ترخيص او تصريح من سلطة الترخيص.

ـ تعليم السواقة على مركبة لا تحمل لوحة تعليم.

ـ التسبب في اصابة شخص اصابة بسيطة.

ـ التسبب في احداث اضرار بسيطة في المركبة.

● **احتساب ٢ نقطة :**

ـ القيادة برخصة اجنبية بدون اذن من سلطة الترخيص.

ـ قيادة سيارة اجرة بدون ترخيص.

ـ الهروب من رجال الشرطة.

ـ الامتناع عن اعطاء الاسم والعنوان لشرطي المرور.

ـ عدم الامتثال للشواخص المثبتة على الطرق والشوارع.

ـ عدم اعطاء افضلية المرور لسيارات الطوارىء والمواكب.

ـ الدوران بالمركبة من المسرب الخاطىء او غير المصرح فيه.

ـ الدخول في مكان ممنوع بعكس السير.

ـ عدم ايقاف المركبة على بعد ١٥ ياردة من مفترق او منعطف.

ـ الوقوف خلف السيارات.

ـ ايقاف مركبة على الجانب الايسر من الطريق.
ـ ايقاف مركبة تسبب وقوع خطر للمارة او تعرقل حركة السير.
ـ عدم اتخاذ اللازم لسلامة حركة المرور عند تعطل مركبته.
ـ عمل تغييرات جوهرية في محرك او شاصي أو لون المركبة دون إذن.
ـ سوق مركبة لا تتوفر فيها الشروط الفنية من امن ومتانة.
ـ تحميل مركبة بركاب زيادة عن المقرر.
ـ الحمولة الزائدة او بروز الحمولة لاكثر من متر ونصف.
ـ تحميل مركبة بصورة تشكل خطورة على الطريق.
ـ قيادة مركبة برقم مؤقت اكثر من اسبوع او اكثر من ١٠٠٠ كم.
ـ قيادة دراجة دون خوذة.
ـ السير ليلا او بوجود ضباب بدون استعمال انارة في المركبة.
ـ عدم وضع مصابيح خلفية للمقطورة.
ـ وضع علامة تضر الطريق او تلوين السيارات دون ترخيص.
ـ تعليم السواقة لمن لا يحمل استمارة تعليم.
ـ عدم الالتزام بخط السير الصحيح.
ـ الوقوف خلف السيارات (غيابيا).

● **احتساب نقطة واحدة :**

ـ السوق برخصة سواقة منتهية.
ـ السواقة بملكية منتهية.
ـ عدم ابراز الرخصة خلال ٤٨ ساعة.
ـ عدم ابراز رخصة السواقة عند الطلب.
ـ عدم ابراز الملكية عن الطلب.
ـ قيادة مركبة بسرعة تتجاوز السرعة المقررة (رادار).
ـ عدم الامتثال لارشادات شرطي المرور وقت العمل.
ـ عرقلة حركة السير.
ـ عدم فسح الطريق للقادم من اليسار.

- الدوران دون اعطاء الاشارة اللازمة لذلك.
- عدم اعطاء الاشارة الملائمة عند تغيير اتجاه المركبة.
- الرجوع للخلف زيادة عن الحد المقرر.
- فتح او استعمال باب السيارة من جهة اليسار في الطريق.
- عدم ترك مسافة كافية خلف السيارة التي تسير امامه.
- الوقوف بمكان ممنوع.
- الوقوف على الرصيف.
- وقوف مركبة على الشارع أو الرصيف بقصد تصليحها.
- عدم التأكد من ثبات المركبة عند تركها واقفة.
- استعمال المركبة في غير العمل المرخص من أجله.
- استعمال سيارة غير صالحة للسير.
- جمع الركاب بالمناداة.
- تحميل ركاب دون انتظار الدور (الزام).
- رفض تحميل ركاب.
- عدم وضع تعريفه الاجور في المركبة العمومية.
- تقاضي اجور نقل في المركبة تزيد عن التعريفة المقررة.
- قيادة مركبة أرقام لوحاتها غير واضحة.
- استعمال جهاز التنبيه في أماكن محظورة أو بصورة مزعجة.
- السواقة بدون نظارة طبية.
- سوق مركبة تصدر صوتا مزعجاً دون عذر أو سبب.
- وضع أي علامة أو اشارة مرور في الطريق بدون علم السلطات.
- دخول الشارع دون التأكد من خلوه.
- عدم الالتزام بقيادة المركبة على يمين الطريق.
- الوقوف في وسط الطريق.
- الانحراف المفاجيء، مما قد يتسبب في حادث.
- اختلاف لوحات الارقام بين القاطرة والمقطورة.

- وقف المركبة على جانب الطريق بقصد تصليحها.
- عدم تجهيز المركبة بمؤشرات الدلالة على اتجاه سيرها.
- عدم تعليق نور أو قطعة قماش حمراء لمركبة حملها بارز.
- قيادة مركبة بسرعة تتجاوز السرعة المقررة (غيابيا).
- الوقوف بمكان ممنوع (غيابيا).
- الوقوف على الرصيف (غيابيا).
- الوقوف وسط الطريق (غيابيا).
- عدم تثبيت لوحة ارقام.

جـ - بلوغ الحد التراكمي والنتائج المرتبة عليه(١) :

فلسفة النظام تقوم على اساس سكونه ما لم يبلغ رصيد النقاط الحد التراكمي المقرر (١٢ نقطة)، وعلى ذلك تبدأ ديناميكية النظام في العمل بمجرد بلوغ الحد التراكمي للنظام، حيث تتخذ الاجراءات المقررة حيال السائق المخالف الذي بلغت النقاط المحسوبة عليه الحد التراكمي المقرر، وتختلف هذه الاجراءات باختلاف تركيبة النقاط المحتسبة وذلك على النحو الآتي :

١ - النقاط المحتسبة على أساس ان المخالفة نقطة واحدة :

حينما تتراكم الى حد أثني عشر نقطة تحجز الرخصة كما يلي :

في المرة الأولى : لا تقل عن أسبوع ولا تزيد عن اسبوعين.
في المرة الثانية : لا تقل عن اسبوعين ولا تزيد عن أربعة.
في المرة الثالثة : لا تقل عن شهر ولا تزيد عن ثلاثة شهور.
في المرة الرابعة : تلغى الرخصة، ويعطل العمل بها لمدة سنة يسمح بعدها بتقديم الفحص من جديد كسائق جديد.

(١) المرجع السابق، ص ٩.

٢ ـ النقاط المحتسبة على أساس ان المخالفة نقطتان حينما تتراكم الى حد اثنتي عشرة نقطة تحجز الرخصة كما يلي :

في المرة الأولى : لا تقل عن أسبوعين ولا تزيد عن ثلاثة.

في المرة الثانية : لا تقل عن ثلاثة أسابيع ولا تزيد عن شهر ونصف.

في المرة الثالثة : لا تقل عن شهر ولا تزيد عن ثلاثة أشهر ونصف.

في المرة الرابعة : تلغي الرخصة ويعطل العمل بها لمدة ستة أشهر يسمح بعدها بتقديم طلب الفحص من جديد.

٣ ـ النقاط المحتسبة على أساس ان المخالفة بثلاث نقاط سوداء حينما تتراكم النقاط الى حد اثنتي عشرة نقطة تحجز الرخصة على النحو التالي :

في المرة الأولى : لا تقل عن شهر ولا تزيد عن ست اسابيع.

في المرة الثانية : لا تقل عن ستة أسابيع ولا تزيد عن شهرين.

في المرة الثالثة : لا تقل عن شهرين ولا تزيد عن أربعة أشهر.

في المرة الرابعة : تلغى الرخصة.

٤ ـ النقاط المحتسبة على أساس انها ست نقاط سوداء مرة واحدة، تحجز الرخصة على النحو التالي:

في المرة الأولى : لا تقل عن شهر ولا تزيد عن ست اسابيع.

في المرة الثانية : لا تقل عن ستة اسابيع ولا تزيد عن شهرين.

في المرة الثالثة : لا تقل عن شهر ولا تزيد عن أربعة أشهر.

٥ ـ النقاط المحتسبة على أساس انها اثنتي عشرة نقطة سوداء دفعة واحدة:

في المرة الأولى : ايقاف الرخصة لمدة سنة.

في المرة الثانية : ايقاف الرخصة لمدة سنة أخرى.

في المرة الثالثة : بعد انتهاء مدة ايقافها من المحكمة تلغي الشرطة الرخصة ويعاد فحص السائق من جديد.

٦ ـ تنوع النقاط السوداء، وعدم امتثال السائق المخالف للعقوبات الموقعة عليه :

أ ـ إذا تنوعت النقاط (نقطة، نقطتان، وثلاث نقاط، وست نقاط... الخ) ينظر الى المسألة من حيث أكثرية المخالفات فاذا كانت الاكثرية من المخالفات من الصنف (أ) احتسبت مدة الحجز على أساسها، واذا كانت أكثرية المخالفات من الصنف «ب» احتسبت مدة الحجز على أساسها، وهكذا.

ب ـ في حالة عدم الالتزام، وقيام السائق الذي حجزت رخصته بمخالفة القرارات والأوامر الصادرة من إدارة المرور تتخذ بحقه الاجراءات التالية :

في المرة الأولى : حجز المركبة التي كان يقودها لمدة أسبوع والزامه بحضور دورات تعليمية في معهد السواقة، يتعلم خلالها أصول القيادة (لمدة أسبوعين).

في المرة الثانية : حجز المركبة التي كان يقودها لمدة أسبوع ومضاعفة مدة وقف الرخصة وانذار بشطب الرخصة في حالة العودة.

في المرة الثالثة : تطبيق السحب النهائي.

الملاحـــق

أولاً : نموذج بفقرات فحص السوق في إدارة مرور دبي

1 - Precautions before starting engine.	١ — الاحتياطات المتخذة قبل تشغيل محرك السيارة
2 - Use of Seat Belt.	٢ — استعمال حزام الامان
3 - Vehicle starting.	٣ — الانطلاق (بداية تحرك السيارة)
4 - Use of Gears.	٤ — استعمال جهاز تغيير السرعة (الجير)
5 - Use of Clutch.	٥ — استعمال الكلتش
6 - Use of Accelerator.	٦ — استعمال دواسة الوقود
7 - Use of foot Brake.	٧ — استعمال فرامل الرجل
8 - Use of Hand Brake.	٨ — استعمال فرامل اليد
9 - Use of Mirror.	٩ — استعمال المرآة
10 - Use of Trafficators.	١٠ — استعمال المؤشرات الضوئية واليدوية
11 - Use of Horn.	١١ — استعمال جهاز التنبية (الزامور)
12 - (U) Turn.	١٢ — الدوران على شكل حرف (U)
13 - Parking & Normal Stopping.	١٣ — الوقوف وايقاف السيارة خارج الشارع
14 - Emergency Stop.	١٤ — الوقوف الطاريء
15 - Lane Discipline.	١٥ — الالتزام بخط السير وكيفية الانتقال من خط لآخر
16 - Obedience to Traffic Signs & Signals.	١٦ — الامتثال لاشارات وعلامات المرور
17 - Approaching Junctions & roundabouts & Traffic Lights.	١٧ — كيفية الاقتراب من ملتقيات الطرق والدوارات والاشارات الضوئية
18 - Pedestrian crossing.	١٨ — الامتثال لمعابر المشاه
19 - Steering Control.	١٩ — كيفية استعمال المقود (السكان)
20 - Speed.	٢٠ — السرعة
21 - Overtaking.	٢١ — التجاوز
22 - Maintaining Safe Distance. to Front & Side.	٢٢ — الاحتفاظ بالمسافة الامنة من السيارات الامامية والجانبية
23 - Ensuring that road or R/A is clear before emerging.	٢٣ — التأكد من خلو الشارع او الدوار قبل دخوله
24 - Control of the Vehicle	٢٤ — السيطرة على السيارة
25 - Stalling.	٢٥ — انطفاء محرك السيارة
26 - Attentiveness.	٢٦ — الانتباه والتركيز الذهني
27 - Turning Left or Right.	٢٧ — الدوران الى اليمين او الى اليسار

ثانياً : بيان بالرخص القابلة للاستبدال في دولة الإمارات بقرارات وزارية بمبدأ المعاملة بالمثل(١)

١ ـ رخصة القيادة اليابانية.
٢ ـ رخص السوق الامريكية (ماعدا ولاية ماساشوسيتس).
٣ ـ رخص السوق البريطانية.
٤ ـ رخص السوق الفرنسية.
٥ ـ رخص السوق الإيطالية.
٦ ـ رخص السوق البلجيكية.
٧ ـ رخص السوق التركية.
٨ ـ رخص السوق النمساوية.
٩ ـ رخص السوق الالمانية.
١٠ ـ رخصة القيادة الإيرلندية.
١١ ـ رخصة القيادة السويسرية.
١٢ ـ رخصة القيادة الدنماركية.
١٣ ـ رخصة القيادة اليونانية.
١٤ ـ رخصة القيادة السويدية.
١٥ ـ رخصة القيادة الاسبانية.
١٦ ـ رخصة القيادة النرويجية.
١٧ ـ رخصة القيادة البرتغالية.

بالنسبة لرخص دول مجلس التعاون :

١ ـ يسمح لابناء دول مجلس التعاون قيادة السيارات في الدولة بموجب رخص القيادة الصادرة لهم من دولتهم على أن تكون السيارة من نفس فئة رخصة القيادة.

٢ ـ يتم استبدال رخص القيادة الخليجية لمواطني دول مجلس التعاون في حالة انتهائها.

٣ ـ الذين يحملون رخصا من دول مجلس التعاون من غير مواطنيها يخضعون للفحص داخل المدينة فقط بما في ذلك اختبار الميكانيك والإشارات الدولية واذا اخفق يعاد الفحص الكامل بدءا بالموقف والكراج اذ ان له فرصة واحدة لداخل المدينة فقط.

---

(١)الطريق إلى رخصة القيادة: كتيب من إصدار ادارة المرور والتراخيص بالإدارة العامة لشرطة الشارقة، بدون سنة نشر ، ص ٧٥

ثالثاً : جدول بالمسافات بين مدينة دبي وبعض المناطق الأخرى في الدولة

مسلسل	المنطقة	المسافة
١ ـ	الخوانيج	٢٥ كيلومتر
٢ ـ	العوير	٣٢ كيلومتر
٣ ـ	لهباب	٤٤ كيلومتر
٤ ـ	حتا	١٠٥ كيلومتر
٥ ـ	العين	١٢٦ كيلومتر
٦ ـ	البريمي	١٣٠ كيلومتر
٧ ـ	عمان	١٦٠ كيلومتر
٨ ـ	مدينة أبوظبي	١٦٢ كيلومتر
٩ ـ	دوار المقطع بأبوظبي	١٣٠ كيلومتر
١٠ ـ	الشارقة	١٧ كيلومتر
١١ ـ	عجمان	٢٢ كيلومتر
١٢ ـ	أم القيوين	٤٥ كيلومتر
١٣ ـ	الزيد	٨٠ كيلومتر
١٤ ـ	رأس الخيمة	٨٨ كيلومتر
١٥ ـ	الفجيرة	١٧٠ كيلومتر
١٦ ـ	كلباء	١٥٠ كيلومتر
١٧ ـ	خورفكان	١٩٠ كيلومتر
١٨ ـ	المنامة	٩٥ كيلومتر
١٩	مسافي	١١٠ كيلومتر

رابعاً : رسوم تسجيل وترخيص المركبات واستخراج رخص القيادة في دبي

١ - رسوم التسجيل :

(أ) كل مركبة ميكانيكية (باستثناء الدراجات النارية وناقلات العجـزة) (٥٠ درهم).

(ب) كل دراجة نارية بعربة جانبيـة او بـدونهـا، ونـاقلـة العجـزة (٢٥ درهم).

ملاحظـــة :

لا تستوفي رسوم التسجيل عن أية مركبة اذا كانت مسجلة لـدى سلطـة الترخيص قبل تاريخ العمل بهذا القانون.

٢ - رسوم رخص سير المركبات الميكانيكية أو تجديدها (رسوم البلدية).

(أ) السيارات الخفيفة (١٠٠ درهم عن كل سنة).

(ب) السيارات الثقيلة والباصات والجرارات والأجهزة الميكـانيكيـة (١٢٥ درهم عن كل سنة).

(ج) الدراجات النارية (٢٥ عن كل سنة).

(د) رسوم تدفع لفلسطين (يضاف الى كل رسم من الرسوم الســابقـة عشرة دراهم تدفع لفلسطين).

إذا رخصت أية مركبة ميكانيكية أو جددت رخصتها لمدة ستة أو ثـلاثـة أشهر، فتستوفي رسوم نسبية عن هذه المدة.

٣ - رسوم رخص السوق السنوية :

(أ) أي صنف من المركبات الميكانيكية (باستثناء ناقلة العاجز) لدى اصدار الرخصة للمرة الأولى (٣٥ درهم عن كل سنة).

(ب) أي صنف من المركبات الميكانيكية (باستثناء ناقلة العاجز) لدى تجديد الرخصة (٣٥ درهم عن كل سنة).

(جـ) عن تصريح تعلم السوق (٢٠ درهم عن ثلاثة اشهر).

٤ - رسوم الرخص المهنية :

(أ) عن كل رخصة مهنية لاي مركبة ميكانيكية باستثناء الدراجة النارية (٤٠ درهم عن كل سنة).

(ب) عن كل رخصة مهنية لاي دراجة نارية (٢٠ درهم عن كل سنة).

٥ - رسوم الفحص :

(أ) لدى الكشف على أو فحص أية مركبة ميكانيكية (١٠ دراهم عن كل كشف أو فحص).

(ب) لدى فحص أي طالب رخصة سوق (٣٥ درهم عن كل فحص).

٦ - رسوم نقل الملكية :

(أ) لدى نقل ملكية أية مركبة ميكانيكية أو وضع أي قيد على ملكيتها. (١٠ دراهم).

٧ - رسوم احتفاظ أرقام التسجيل :

(أ) رسم احتفاظ رقم تسجيل مركبة ميكانيكية (٢٠ درهم).

(ب) رسم احتفاظ رقم تسجيل دراجة نارية (٢٠ درهم).

ملاحظـــــة :

تدفع رسوم الاحتفاظ برقم التسجيل بـالإضـافـة إلى رسـوم التسجيـل المقررة في الفقرة الأولى من هذا الجدول في حالـة تخصيص ذلك الـرقم لـمركبـة ميكانيكية غير مسجلة.

٨ ـ رسوم النسخ الأصلية الإضافية :

(أ) بدل دفتر أو بطاقة رخصة سير المركبة الميكانيكية (١٠ دراهم).

(ب) رسم إصدار نسخة ثانية عن كل رخصة أو تصريح (بـدل تـالف أو فاقد) (٣٥ درهم).

٩ ـ تحصل الرسوم المقررة في هذا الجدول من قبـل سلطـة الترخيص وذلك باستثناء الرسوم المبينة في البند الثـاني فتحصـل من قبـل البلـديـة بالطريقة التي يتفق عليها بينها وبين سلطة الترخيص.

خامساً : قائمة بالعلامات المميزة دولياً للسيارات التابعة لأي دولة في العالم

في ١٩٦٩/١٢/٣١، أعلن السكرتير العام للأمم المتحدة هذه اللائحة التي تميز كل دولة بعلامة خاصة في سياراتها، ومعرفة رجل الشرطة لهذه العلامات يفيده في التعرف على الدولة التي سجلت بها السيارة(١) :

افريقيا الجنوبية	ZA	Afrique du Sud
البانيا	AL	Albaine
الجـــزائر	DZ	Algerie
اندوراس	AND	Andorre
الأرجنتين	RA	Argentine
أوستراليا	AUS	Australie
النمسا	A	Autriche
برباد	BDS	Barbade
بلجيكا	B	Belgique
برماني	BUR	Birmanie
بوتسوانا	RB	Botwana
برازيل	BR	Bresil
بلغاريا	BG	Bulgarie
كامبوديا	K	Cambodge
كنـــــدا	CDN	Canada
ســــيلان	CL	Ceylan
تشـــــيلي	RCH	Chili
الصـــــين	RC	Chine
قـــــبرص	CY	Chypre

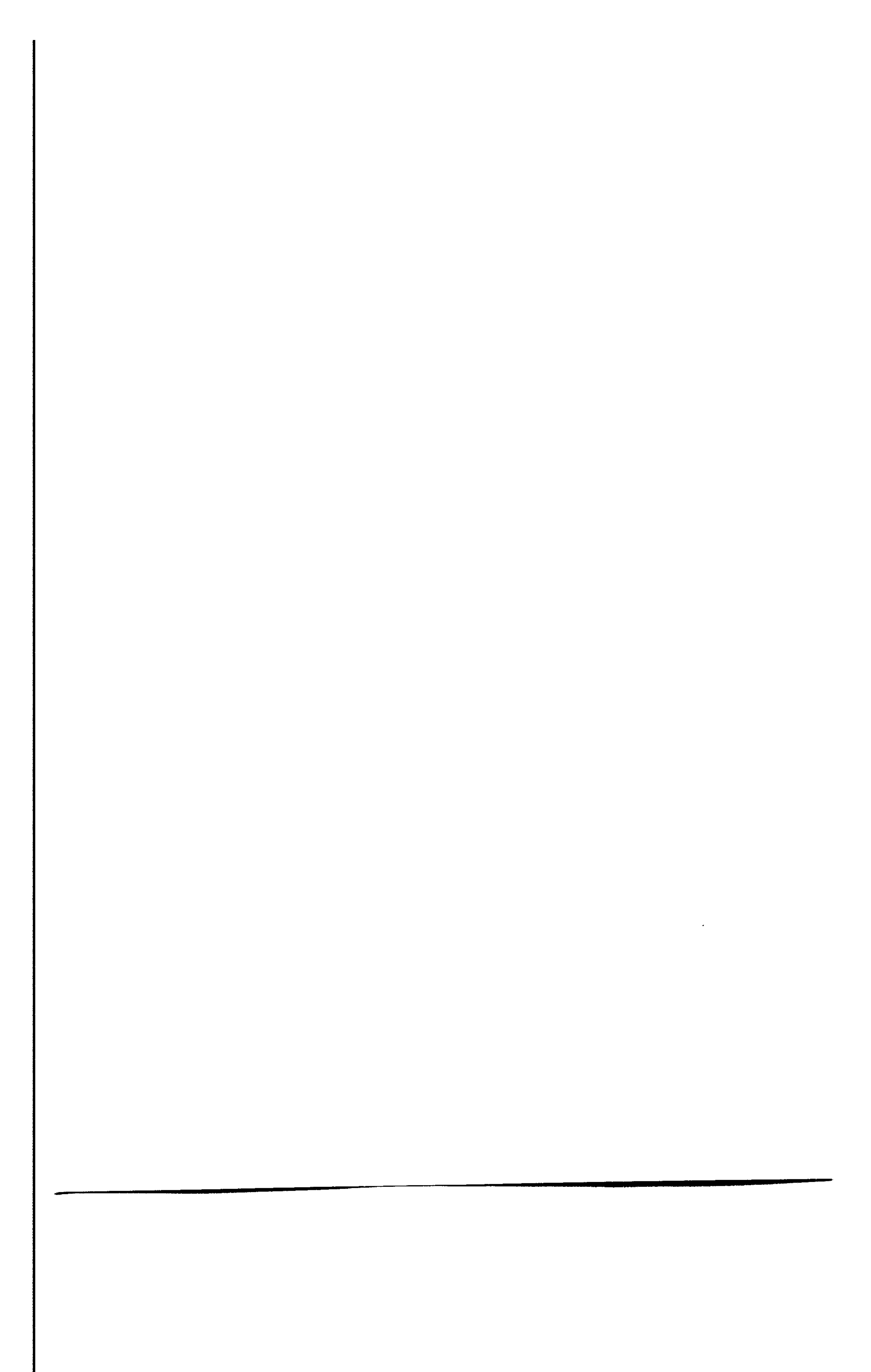
(١) م. أول محمد عبدالله المظلوم، دليل المسافر براً، المرجع السابق، ص ١٠٨ ـ ١١٣.

Congo (Brazzaville)	RCB	كونغو برازافيل
Congo (Republique Democratique	CGO	كونغو (الجمهورية الديمقراطية)
Costa Rica	CR	كوستاريكا
Cote-divoire	CI	شاطىء العاج
Dahomey	DY	داهومي
Denmark	DK	دانمارك
Equateur	EC	اكوادور
Espagne	E	اسبانيا
Etats-Unis d'Amerique	USA	الولايات المتحدة الأميركية
Finlande	SF	فنلندا
France	F	فرنسا
Gambie	WAG	غامبيا
Chana	GH	غـــانا
Grece	GR	اليونـــــان
Guatimala	GCA	غواتيمالا
Haiti	RH	هاييتي
Hpngrie	H	هنغاريا
Inde	IND	الهند
Indonesie	RI	اندونيسيا
Iran	IR	إيران
Irlande	IRL	إيرلندا
Islande	IS	إيزلاندا
Italie	I	إيطاليا
Jamaique	JA	جامايكا
Japon	J	اليابان

Jordanie	HKJ	الأردن
Kenya	EAK	كينيا
Laos	LAO	لاووس
Lesotho	LS	ليسوتو
Liban	RL	لبنـــان
Luxemburg	L	لوكسمبورج
Madagascar	RM	مدغشقر
Malaisie	PTM	ماليزيا
Malawi	MW	مالاوي
Mali	RMM	مـــالي
Guernesey	GBG	غيرنيزي
Honduras Britannique	NH	هندوراس البريطانية
Hong Kong	BK	هونغ كونغ
Lies du Vent :		
Granada	WG	غرانادا
Sainte-Lucie	WL	سانت لوسي
Sainte-Vincent	WV	سانت فانسان
Jersey	GBJ	جيرسي
Rhodesie du Sud	RSR	روديسيا الجنوبية
Seychelles	SY	سيشيل
Malte	M	مالطا
Maroc	MA	المغرب
Maurice	MS	موريس
Mexique	MEX	مكسيك
Moncao	MC	موناكو
Nicaragua	NIC	نيكاراغوا

Niger	NIG	نيجر
Nigeria	WAN	نيجيريا
Norvege	N	النرويج
Nouvelle-Zelande	NZ	نيوزيلاند
Ouganda	EAU	أوغندا
Pakistan	PAK	باكستان
Paraguay	PY	باراغواي
Pays-Bas	NL	هولندا
Surinam	SME	سورينام
Antilles Neerlandaises	NA	جزر الأنتيل
Perou	PE	البيرو
Phillipines	PI	فيلبين
Pologne	PL	بولونيا
Portugal	P	برتغال
Arab Republique of Egypt	ET	جمهورية مصر العربية
Republique Centrafcaine	RCA	جمهورية افريقيا الوسطى
Republique Domincaine	DOM	جمهورية الدومينيكان
Republieque - Unie		
de Tanzanie		
Tankanyika	EAT	تنزانيا
Zanzibar	EAZ	زانزيبار
Republique du Viet-nam	VN	جمهورية فيتنام
Roumanie	R	رومانيا
Royaume-Uni	GB	المملكة المتحدة البريطانية
Aden	ADN	عـــدن
Alderney	GBA	الدرني

Bahama	BS	باهاما
Brunei	BRU	بروني
Gibraltar	GBZ	جبل طـــارق
Rewanda	RWA	رواندا
Saint-Marin	RSM	سان ماران
Samoa Occideental	WS	سيام الغربية
Senegal	SN	سنغال
Sierra Loean	WAL	سيراليون
Singapor	SGP	سنغافورة
Souaziland	SD	سوازيلاند
Suede	S	السويد
Suisse	CH	سويسرا
Syrie	SYR	سوريا
Schecoslovaquie	CS	تشيكوسلوفاكيا
Thilande	T	تايلاند
Togo	TO	توغو
Trinite-et-Tobago	TT	ترينيدغد دوتوباكو
Tunisie	TN	تونس
Turquie	TR	تركيا
Union dr Republique Sovietique Socialistes	SU	الإتحاد السوفياتي
Urugway	U	أورغواي
Vatican	V	الفاتيكان
Venezuela	YV	فنزويلا
Yougoslavie	YU	يوغسلافيا
Zambia	RNR	زامبيـــا
United Arab Emirates	UAE	دولة الإمارات العربية المتحدة



المحـــتويات

القسم الثاني
حوادث السير

الباب الأول
التعريف بحادث السير ومراحل وقوعه واسبابه العامة ونتائجه

الباب الثاني
الأسباب الواقعية لحوادث السير

الباب الثالث
أنواع حوادث المرور

الباب الرابع
تحقيق حوادث السير

القسم الثالث

الإجرءات والخدمات الإدارية المرورية

الباب الأول

الجهات المختصة بتقديم الخدمات الإدارية المرورية

الباب الثاني
تسجيل وترخيص المركبات

الباب الثالث

تراخيص السائقين

الباب الرابع
الجرائم والعقوبات في قانون السير بامارة دبي

الملاحـــــق